

# JOURNAL OFFICIEL

## DE LA REPUBLIQUE DU SENEGAL

PARAISANT LE SAMEDI DE CHAQUE SEMAINE

ABONNEMENTS ET ANNONCES	TARIF DES ABONNEMENTS	ANNONCES ET AVIS DIVERS
Pour les abonnements et les annonces s'adresser au directeur de l'Imprimerie Nationale à Rufisque.	VOIE NORMALE Six mois Un an	VOIE AERIENNE Six mois Un an
Sénégal et autres Etats de la CEDEAO ..... 15.000f	31.000f.	-
Etranger : France, Zaire R.C.A. Gabon, Maroc. Algérie, Tunisie.	20.000f. 40.000f	La ligne ..... 1.000 francs
Etranger : Autres Pays	23.000f. 46.000f	Chaque annonce répétée...Moltié prix
Prix du numéro ..... Année courante 600 f Par la poste : ..... Majoration de 130 f par numéro Journal légalisé ..... 900 f	Année ant. 700f. Par la poste	(Il n'est jamais compté moins de 10.000 francs pour les annonces).
		Compte bancaire B.I.C.I.S. n° 9520 790 630/81

## SOMMAIRE

### PARTIE OFFICIELLE

#### DECRET

#### MINISTERE DE LA PECHE ET DE L'ECONOMIE MARITIME

2015

21 janvier ..... Décret n° 2015-91 réglementant la sûreté des navires et des installations portuaires ..... 1751

### MINISTÈRE DE LA PECHE ET DE L'ECONOMIE MARITIME

Décret n° 2015-91 du 21 janvier 2015  
réglementant la sûreté des navires  
et des installations portuaires.

#### RAPPORT DE PRESENTATION

Après la survenance des attentats du 11 septembre 2001, la communauté internationale a fait le constat amer de la porosité des frontières aussi bien aériennes, maritimes que terrestres.

Cette prise de conscience a abouti au renforcement des dispositifs sécuritaires contenus dans la Convention internationale sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), prise sous l'égide de l'Organisation maritime internationale en 1974. A la suite de ces attentats terroristes, cette convention a été consolidée, en 2002, par un chapitre XI-2 consacrant la sûreté des ports et des installations portuaires, communément appelé Code ISPS.

Notre pays, Etat fondamentalement maritime, en raison de ses multiples intérêts dans ce secteur, a très tôt procédé à la ratification de cet instrument juridique d'une importance capitale pour la sûreté des économies des pays largement tributaires des échanges internationaux de marchandises par voie de mer.

Toutefois, la ratification de cet instrument n'a malheureusement, pas fait, jusqu'à ce jour, l'objet d'une mise en œuvre effective, par une intégration réglementaire dans notre ordre juridique interne, acte nécessaire pour une bonne application, à l'échelle nationale, des dispositions du Code ISPS.

Ainsi, malgré les mesures transitoires substantielles prises à la fois par l'Autorité maritime, une réglementation nationale encadrant la problématique de la sûreté des ports, des installations portuaires ainsi que le rôle de chaque partie prenante à ladite sûreté, revêt un caractère stratégique, si l'on considère les incidences de la sûreté sur la compétitivité de nos ports.

## PARTIE OFFICIELLE

#### DECRET

Le présent projet de décret est structuré ainsi qu'il suit :

- Titre I : Dispositions générales.
- Titre II : Organisation de la sûreté portuaire.
- Titre III : Dispositions de sûreté.
- Titre IV : Procédures de sûreté de l'installation portuaire .

Telle est l'économie du présent projet de décret.

#### LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention sur la Sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) notamment en son chapitre XI-2 adoptée le 1<sup>er</sup> novembre 1974 et ses annexes ;

Vu le Règlement n° 02/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008 relatif aux transports maritimes au sein de l'Union économique et monétaire Ouest africaine (UEMOA) ;

Vu la loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la Marine marchande ;

Vu la loi n° 2009-20 du 04 mai 2009 sur les agences d'exécution ;

Vu la loi n° 2010-09 du 23 avril 2010 relative à la police des ports maritimes ;

Vu le décret n° 2004-283 du 05 mars 2004 portant application de la loi portant Code de la Marine marchande ;

Vu le décret n° 2006-322 du 07 avril 2006 portant création de la Haute Autorité chargée de la Coordination de la sécurité maritime, de la sûreté maritime et de la protection de l'Environnement marin (HASSMAR) ;

Vu le décret n° 2009-522 du 4 juin 2009 portant organisation et fonctionnement des agences d'exécution ;

Vu le décret n° 2009-583 du 18 juin 2009 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence nationale des Affaires maritimes ;

Vu le décret n° 2011-821 du 16 juin 2011 abrogeant et remplaçant les taux des ressources financières de l'Agence nationale des Affaires maritimes, modifié ;

Vu le décret n° 2011-1255 du 23 août 2011 portant organisation du Ministère de l'Economie maritime relatif aux attributions du Ministre de l'Économie maritime, de la Pêche et des Transports maritimes, modifié ;

Vu le décret n° 2014- 845 du 06 juillet 2014 portant nomination du Premier Ministre ;

Vu le décret n° 2014- 849 du 06 juillet 2014 portant composition du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2014- 853 du 09 juillet 2014 portant répartition des services de l'Etat et du contrôle des établissements publics, des sociétés de l'Etat et du contrôle des établissements publics, des sociétés nationales et des sociétés à participation publique entre la Présidence de la République, la Primature et les ministères par le décret n° 2015-299 du 06 mars 2015 ;

Vu le décret n° 2014- 884 du 22 juillet 2014 relatif aux attributions du Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime.

Sur le rapport du Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime,

#### DECREE :

#### TITRE I. - DISPOSITIONS GENERALES

##### Article premier. - *Objet*

Le présent décret a pour objet de :

- définir les normes, procédures, obligations et responsabilités de l'Administration maritime, des navires, des installations portuaires et des compagnies maritimes pour la mise en œuvre des dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS), telles que déclinées dans le Code international de sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) ;

- désigner l'Autorité nationale de sûreté portuaire (ANSP) prévue à l'article 5 du présent décret.

##### Article 2. - *Champ d'application*

Le présent décret s'applique à l'ensemble des ports et aux installations portuaires du Sénégal qui reçoivent ou qui traitent avec :

- des navires d'une jauge égale ou supérieure à 500 tonnes brutes effectuant des voyages internationaux ; et

- des navires offrant des services de transport commercial international de passagers.

Le présent décret s'applique aux navires battant pavillon Sénégalais et effectuant des voyages internationaux et aux navires battant pavillon étranger dans les eaux territoriales du Sénégal ou ayant l'intention de se rendre dans un port ou une installation soumis au présent décret, à savoir :

- navires à passagers, y compris les engins à grande vitesse à passagers ;

- navires de charge, y compris les engins à grande vitesse à cargaisons, d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 ; et

- unités mobiles de forage au large.

Le présent décret ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires détenus ou exploités par un gouvernement national et affectés exclusivement à un service public non commercial.

##### Article 3. - *Définitions*

Au sens du présent décret, on entend par :

**Agent de sûreté du port** : la personne désignée par le port comme étant responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien du plan de sûreté du port ainsi que de la liaison avec les agents de sûreté des installations portuaires, les agents de sûreté du navire et les agents de sûreté de la compagnie.

**Agent de sûreté du navire :** la personne à bord du navire, responsable devant le capitaine, désignée par la compagnie comme responsable de la sûreté du navire, y compris de l'exécution et du maintien du plan de sûreté du navire et de la liaison avec l'agent de sûreté de la compagnie et les agents de sûreté de l'installation portuaire.

**Agent de sûreté de la compagnie :** la personne désignée par la compagnie pour garantir qu'une évaluation de la sûreté du navire est effectuée, qu'un plan de sûreté du navire est établi, est soumis pour approbation et est ensuite appliqué et tenu à jour, et pour assurer la liaison avec l'agent de sûreté de l'installation portuaire et l'agent sûreté du navire.

**Agent de sûreté de l'installation portuaire :** la personne désignée par le port comme étant responsable de l'établissement, de l'exécution, de la révision et du maintien du plan de sûreté de l'installation portuaire ainsi que de la liaison avec les agents de sûreté du navire et les agents de sûreté de la compagnie.

**Garde de sûreté :** la personne qui est employée par le port, l'installation portuaire ou une société prestataire de service de sûreté pour assurer des fonctions liées à la sûreté. Il n'est pas un agent des forces de l'ordre.

**Incident de sûreté portuaire :** la violation de l'une quelconque des dispositions du présent décret dans les limites géographiques de la compétence de l'Autorité nationale de sûreté portuaire.

**Incident de sûreté portuaire majeur :** lorsqu'un évènement qui survient, entraîne ou est susceptible d'entraîner :

- l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'objets interdits sur l'installation portuaire ou à bord d'un navire avoisinant ;
- l'infiltration de terroristes ou d'individus hostiles dans l'installation portuaire ou à bord d'un navire avoisinant ;
- la destruction, l'endommagement ou la manipulation frauduleuse des biens de l'installation portuaire, des navires ou des cargaisons dans l'installation portuaire et ses environs ;
- le décès ou la blessure physique non accidentels d'une personne sur l'installation portuaire ou à bord des navires avoisinants ; et
- l'infraction non autorisée de l'interface navire/port.

**Incident de sûreté portuaire mineur :** une violation d'un règlement de sûreté portuaire dont la gravité n'atteint pas celle d'un incident de sûreté majeur.

**Interface navire/port :** le point physique, opérationnel ou théorique dans lequel les navires et les embarcations de soutien sollicitent les services de l'installation portuaire.

**Niveau de sûreté 1 :** le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées sont maintenues en permanence.

**Niveau de sûreté 2 :** le niveau auquel des mesures de sûreté additionnelles appropriées sont maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté.

**Niveau de sûreté 3 :** le niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales sont maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

**Plan de sûreté du port :** un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires pour protéger le port dans son ensemble à savoir les personnes, les installations portuaires, les navires, la cargaison, les engins de transports qui s'y trouvent contre les risques d'un incident de sûreté.

**Plan de sûreté du navire :** un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires à bord du navire pour protéger les personnes à bord, la cargaison, les engins de transport, les provisions de bord ou le navire contre les risques d'un incident de sûreté.

**Plan de sûreté de l'installation portuaire :** un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires pour protéger l'installation portuaire et les navires, les personnes, la cargaison, les engins de transport et les provisions de bord à l'intérieur de l'installation portuaire contre les risques d'un incident de sûreté.

#### Article 4. - Dispositifs de sûreté équivalents

Des mesures de sûreté similaires à celles prescrites dans le présent décret peuvent être adoptées, par décret, si les circonstances l'exigent, pour toute installation portuaire réalisant des opérations spéciales ou peu fréquentes.

### TITRE II. - ORGANISATION DE LA SURETE PORTUAIRE

#### Chapitre premier. - Autorité nationale de sûreté portuaire ou autorité désignée

##### Article 5. - Autorité nationale de Sûreté portuaire (ANSP)

L'Autorité nationale de sûreté portuaire, ou autorité désignée, compétente au Sénégal est l'Agence nationale des Affaires maritimes (ANAM). Elle est responsable de la mise en œuvre et du contrôle de l'application de la réglementation de sûreté des ports au niveau national. L'Autorité nationale de sûreté portuaire détient le pouvoir d'exécuter le présent décret et de le faire appliquer dans tous ses aspects.

#### *Article 6. - Missions de l'ANSP*

L'Autorité nationale de sûreté portuaire est en charge de :

- évaluer et diffuser les informations relatives à la sûreté des ports et des installations portuaires afin d'y soumettre les responsables de l'installation ;
- élaborer des plans et des politiques pour faire échec aux menaces à la sûreté portuaire ;
- réviser, tester et vérifier les plans de sûreté et émettre une déclaration de conformité, le cas échéant ;
- faire appliquer les lois, règlements, politiques et procédures relatives à la sûreté portuaire ;
- inspecter, entretenir et tester l'équipement et les systèmes des installations de sûreté ;
- surveiller la mise en place et l'adéquation de la sûreté portuaire ;
- fixer le niveau de sûreté applicable ;
- identifier les installations portuaires réglementées par la sûreté ;
- approuver les agents de sûreté portuaire subalternes ;
- s'assurer de la réalisation et de l'approbation des évaluations et plans de sûreté et leurs modifications ultérieures ;
- appliquer les mesures de contrôle et de conformité ;
- contrôler, superviser ou coordonner toutes les agences chargées de l'application des lois ainsi que les organismes prestataires de services de sûreté portuaire ; et
- faire un rapport à l'organisation maritime internationale sur la législation portuaire existante.

#### *Article 7. - Pouvoir d'enquête de l'ANSP*

L'Autorité nationale de sûreté portuaire est habilitée à :

- accéder à toute installation portuaire réglementée et à l'inspecter ;
- procéder à des examens, des inspections, des contrôles de sûreté sur les installations portuaires, réglementées par le présent décret et sur les navires avoisinants ; et
- distribuer les informations et documents comme l'exige le Code ISPS.

#### *Article 8. - Pouvoir de l'ANSP en matière d'application de la loi*

Dans le cadre de l'exercice de ses missions, l'Autorité nationale de sûreté portuaire peut faire appel aux forces de l'ordre ou à toute autre autorité compétente dans ce domaine pour appliquer son mandat.

#### *Article 9. - Niveau de sûreté/pouvoir de gouvernance de l'ANSP*

L'Autorité nationale de sûreté portuaire est habilitée à :

- mettre en place un système de collection, d'intégration et d'analyse des menaces contre les ports, les installations portuaires, le transport maritime et les cargaisons ;
- établir des niveaux de sûreté et fournir aux ports, installations portuaires, transports maritimes et cargaisons des conseils en matière de sûreté ; et
- diriger la mise en œuvre de mesures de sûreté supplémentaires, le cas échéant, pour éviter toute interférence probable ou imminente avec les navires et les installations réglementées par le présent décret.

#### *Article 10. - Pouvoir d'organisation de la sûreté de l'ANSP*

L'Autorité nationale de sûreté portuaire est habilitée à :

- initier des règlements et directives liés à l'application du présent décret ; et
- fournir, si les circonstances l'exigent, une orientation générale pour la mise en œuvre de ces règlements et directives.

#### *Article 11. - Pouvoir de délégation de l'ANSP*

L'Autorité nationale de sûreté portuaire peut déléguer les pouvoirs et fonctions qui lui sont conférés par le présent décret, soit à des membres du personnel qualifiés, soit à des organismes de sûreté reconnus, soumis aux limites décrites dans le présent décret, et qui agiront en son nom et pour son compte. Toutefois, l'ANSP demeure responsable des actes de ses déléguaires.

#### *Article 12. - Accords de sûreté*

L'Autorité nationale de sûreté portuaire peut conclure des accords de sûreté avec d'autres gouvernements contractants partout où il y a interface entre les installations portuaires et les navires réglementés empruntant des itinéraires de liaisons internationales courts et fixes, afin d'assurer aux navires toutes les étapes nécessaires au maintien de la sûreté de l'interface navire/port.

#### *Chapitre 2. - Organisation de la sûreté portuaire*

#### *Article 13. - Disposition commune à tout personnel de sûreté*

Le personnel de sûreté, qu'il s'agisse d'agents de sûreté portuaire, d'agents de sûreté d'installation portuaire, d'agents de sûreté de navire ou d'agents de sûreté de la compagnie, reçoit, en sus de ses connaissances, une formation en matière de sûreté des ports et des installations portuaires, selon qu'il convient pour l'accomplissement des tâches qui leur sont confiées.

**Article 14. - Agent de sûreté portuaire (ASP)**

L'Autorité nationale de sûreté portuaire désigne un agent de sûreté portuaire pour chacun des ports réglementés par le régime de sûreté afin de faire appliquer et administrer les prescriptions du présent décret.

**Article 15. - Fonctions de l'agent de sûreté portuaire (ASP)**

L'agent de sûreté portuaire est chargé de :

- assurer la réalisation complète et la vérification en temps opportun des évaluations de sûreté requises ;
- assurer le développement, la soumission, la mise en œuvre et la vérification en temps opportun des plans de sûreté requis ;
- effectuer des entraînements et des exercices de sûreté portuaire ;
- mener des inspections de sûreté portuaire ;
- assurer la formation adéquate du personnel de sûreté ;
- tenir des registres conformément aux prescriptions du présent décret ;
- aviser les membres des forces de l'ordre et autres services de coordination d'urgence des incidents à la sûreté portuaire ; et
- assurer que toutes les mesures et protocoles de sûreté décrits dans le présent décret sont mis en œuvre et respectés.

**Article 16. - Pouvoirs de l'agent de sûreté portuaire (ASP)**

L'agent de sûreté portuaire est habilité à :

- accéder aux installations portuaires ou monter à bord de navires pour effectuer, à titre préventif, des inspections, examens, visites de sûreté ;
- exercer des mesures de contrôle sur les navires présents dans le port et exiger qu'ils soumettent une déclaration de sûreté ; et
- mettre en œuvre toutes les mesures de sûreté et protocoles requis par le présent décret.

**Article 17. - Pouvoir de délégation de l'agent de sûreté portuaire (ASP)**

L'agent de sûreté du port et de l'installation portuaire peut déléguer tout ou partie des pouvoirs et fonctions qui lui sont conférés en vertu du présent décret aux agents de sûreté qualifiés issus d'installations portuaires subordonnées.

**Article 18. - Agent de sûreté de l'installation portuaire (ASIP)**

Les exploitants de l'installation portuaire désignent un agent de sûreté pour l'installation afin de mettre en œuvre et d'administrer les prescriptions du présent décret, sous réserve de l'approbation de l'autorité nationale de la sûreté portuaire après avis consultatif de l'agent de sûreté portuaire.

**Article 19. - Qualifications de l'ASIP**

L'agent de sûreté de l'installation a des connaissances et reçoit une formation dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :

- administration de la sûreté ;
- conventions, recommandations, recueils de règles et codes internationaux pertinents ;
- législation et réglementation nationales pertinentes ;
- responsabilités et fonctions des autres organismes de sûreté ;
- méthodologie de l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire ;
- méthodes de visite et d'inspection de la sûreté du navire et de l'installation portuaire ;
- opérations des navires et des ports et conditions de ces opérations ;
- mesures de sûreté appliquées à bord du navire et dans l'installation portuaire ;
- préparation, intervention et planification d'urgence ;
- techniques d'enseignement pour la formation en matière de sûreté, y compris les mesures et procédures de sûreté ;
- traitement des informations confidentielles relatives à la sûreté et communications liées à la sûreté ;
- connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et de leurs différentes formes ;
- identification et détection des armes et des substances et engins dangereux ;
- identification, sur une base non discriminatoire, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
- techniques utilisées pour contourner les mesures de sûreté ;
- équipements et systèmes de sûreté et leurs limites d'utilisation ;
- méthodes à suivre pour les audits, les inspections, les contrôles et la surveillance ;
- méthodes de fouille physique et d'inspection non intrusive ;
- exercices et entraînements en matière de sûreté, y compris les exercices et entraînements avec les navires ;
- évaluation des exercices et entraînements en matière de sûreté.

Tous les autres membres du personnel de l'installation portuaire connaissent les dispositions du plan de sûreté de l'installation portuaire et être familiarisés avec elles dans certains ou dans l'ensemble des domaines suivants, selon qu'il convient :

- signification et implications des différents niveaux de sûreté ;
- identification et détection des armes, substances et engins dangereux ;
- identification des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ; et
- techniques employées pour contourner les mesures de sûreté.

**Article 20. - Fonctions de l'agent de sûreté de l'installation portuaire**

L'agent de sûreté de l'installation portuaire est chargé de :

- coordonner les mesures de sûreté avec des navires opérant une interface réglementée en matière de sûreté ;
- assurer le développement, la présentation et la mise en œuvre des plans de sûreté requis ;
- effectuer des entraînements et des exercices de sûreté de l'installation portuaire ;
- mener des inspections de sûreté de l'installation portuaire ;
- s'assurer que le personnel de sûreté est adéquatement formé ;
- tenir les registres ainsi que l'exige le présent décret ;
- s'assurer que toute déclaration de sûreté nécessaire est exécutée ;
- aviser l'agent de sûreté portuaire, les forces de l'ordre et autres services d'urgence des incidents survenus à la sûreté portuaire le cas échéant ; et
- s'assurer que toutes les mesures de sûreté et les protocoles établis dans le présent décret ont été mis en œuvre et appliqués.

**Article 21. - Pouvoirs de l'agent de sûreté de l'installation portuaire**

L'agent de sûreté de l'installation portuaire est habilité à :

- accéder aux installations portuaires dont il a la charge et à monter à bord des navires pour mener, à titre préventif, des inspections, des examens, des visites de sûreté ;
- exercer des mesures de contrôle sur les navires présents dans le port et exiger qu'ils soumettent une déclaration de sûreté ; et
- mettre en œuvre toutes les mesures de sûreté requises pour l'installation portuaire par le présent décret.

**Article 22. - Comité de sûreté portuaire (CSP)**

Il est institué, dans chaque port auquel le présent décret s'applique, un Comité de sûreté portuaire.

L'agent de sûreté portuaire convoque le comité de sûreté portuaire composé de plusieurs membres parties prenantes à la sûreté du port. Ils peuvent être choisis au sein :

- des agences chargées du maintien de l'ordre ou des services d'urgence ;
- de l'industrie maritime ; et
- des autres acteurs ayant une compétence spécifique en matière de sûreté portuaire.

Un arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande fixe la composition et le fonctionnement du Comité de sûreté portuaire.

**Article 23. - Fonctions du Comité de sûreté portuaire**

Le comité de sûreté portuaire est habilité à :

- identifier les infrastructures et opérations portuaires essentielles ;
- identifier les risques (menaces, vulnérabilités et conséquences) ;
- déterminer des stratégies d'atténuation et méthodes de mise en œuvre ; et
- conseiller et assister l'agent de sûreté portuaire dans l'élaboration de l'évaluation de sûreté et du plan de sûreté.

**Article 24. - Pouvoir du Comité de sûreté portuaire**

Le comité de sûreté portuaire est habilité à :

- accéder au port et aux locaux des installations portuaires ;
- inspecter les documents, registres et plans relatifs au port ;
- inspecter l'équipement de sûreté du port et des installations portuaires ; et
- aider à la planification et à l'exécution des exercices de sûreté du port et des installations portuaires.

**Chapitre 3. - Organisation de la sûreté du navire**

**Article 25. - Compagnie et navire**

Toute société de transport maritime, dénommées Compagnie au sens du Code ISM, exploitant des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 et la partie A du Code ISPS, désigne un agent de sûreté pour la compagnie et un agent de sûreté du navire pour chacun de ses navires. Les tâches et responsabilités de ces agents et la formation qu'ils reçoivent, de même que les prescriptions applicables aux exercices et entraînements, sont définies par le présent décret.

**Article 26. - Fonctions de l'agent de sûreté de la compagnie (ASC)**

L'agent de sûreté de la compagnie est chargé de :

- assurer la réalisation complète et la vérification en temps opportun des évaluations de sûreté ;
- assurer le développement, la présentation, la mise en œuvre et la vérification en temps opportun des plans de sûreté ;
- assurer la conduite des entraînements et des exercices de sûreté pour les navires ;
- effectuer des inspections de sûreté sur les navires ;
- assurer la formation adéquate du personnel de sûreté du navire ;
- tenir les registres conformément aux prescriptions du présent décret ;
- aviser l'agent de sûreté du port, les forces de l'ordre et autres intervenants d'urgence des incidents de sûreté survenus sur le navire; et
- assurer que toutes les mesures de sûreté et les protocoles établis par le présent décret sont mis en œuvre et appliqués.

**Article 27. - Pouvoirs de l'ASC**

L'agent de sûreté de la compagnie est habilité à mettre en œuvre toutes les mesures de sûreté et les protocoles requis en vertu du présent décret.

**Article 28. - Agent de sûreté du navire (ASN)**

Les compagnies de navigation désignent un agent de sûreté à bord de chaque navire soumis à la réglementation ISPS. Son rôle est de veiller à l'application des dispositions du présent décret.

**Article 29. - Fonctions de l'ASN**

L'agent de sûreté du navire est chargé de :

- coordonner les mesures de sûreté avec les ports et installations portuaires réglementés ;
- assurer la mise en œuvre des plans de sûreté requis ;
- effectuer les entraînements et les exercices de sûreté sur les navires ;
- effectuer les inspections de sûreté des navires ;
- assurer une formation adéquate du personnel de sûreté du navire ;
- tenir les registres suivant les prescriptions du présent décret ;
- s'assurer que toutes les déclarations requises sont exécutées ;
- aviser l'agent de sûreté du port, les forces de l'ordre et autres intervenants d'urgence des incidents de sûreté survenus sur le navire; et
- s'assurer que toutes les mesures de sûreté et les protocoles établis dans le présent décret sont mis en œuvre et appliqués.

**Article 30. - Pouvoirs de l'ASN**

L'agent de sûreté du navire est habilité à mettre en œuvre les mesures de sûreté et protocoles établis dans le présent décret.

**Chapitre 4. - Organismes de sûreté reconnus (OSR)**

**Article 31. - Habilitation des Organismes de sûreté reconnus**

L'Autorité nationale de sûreté portuaire peut autoriser un organisme de sûreté reconnu à :

- mener les évaluations de sûreté ;
- élaborer et préparer des plans de sûreté ;
- inspecter et vérifier les installations portuaires; et
- approuver les plans de sûreté du navire.

Cette autorisation se matérialise par un agrément donné aux Organismes de sûreté reconnu et qui prévoit expressément les domaines d'intervention qui leur sont confiés par l'Autorité maritime.

**Article 32. - Limites des missions des organismes de sûreté reconnus (OSR)**

Il est formellement interdit aux organismes de sûreté reconnus de :

- établir des niveaux de sûreté ;
- approuver les évaluations de sûreté des ports et des installations portuaires ;
- approuver les plans de sûreté des ports et des installations portuaires; ou encore
- exercer les mesures de contrôle et de conformité pour les navires.

**Article 33. - Qualifications des organismes de sûreté reconnus (OSR)**

L'Autorité nationale de la sûreté portuaire s'assure que les organismes de sûreté reconnus possèdent les qualités requises pour effectuer les tâches qui leur seront déléguées.

L'organisation perdra sa qualité d'organisme de sûreté reconnu si elle ne parvient pas à remplir les conditions et les qualifications prévues par le présent décret.

Un organisme de sûreté reconnu doit avoir les compétences requises dans les domaines pertinents de la sûreté et pouvoir démontrer les aptitudes suivantes :

- les connaissances suffisantes sur les opérations des navires et ports, et notamment de la conception et de la construction des navires, s'il fournit des services aux navires, et de la conception et de la construction des ports, s'il fournit des services aux installations portuaires ;
- la capacité à évaluer les risques pour la sûreté qui pourraient se poser lors des opérations du navire et de l'installation portuaire, y compris l'interface navire/port, et de déterminer comment réduire au minimum ces risques ;

- le maintien et le renforcement du niveau de connaissances spécialisées de son personnel ;
- la capacité à veiller à ce que son personnel soit toujours digne de confiance ;
- le maintien des mesures appropriées pour éviter la divulgation non autorisée de toute information sensible liée à la sûreté, ou l'accès non autorisé à une telle information ;
- la connaissance et la maîtrise des prescriptions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code ISPS ainsi que les règles de sûreté de la législation nationale et internationale pertinente ;
- la connaissance des menaces actuelles contre la sûreté et leurs différentes formes ;
- les connaissances en matière de détection et d'identification des armes et substances et engins dangereux ;
- les connaissances en matière d'identification, sans discrimination, des caractéristiques et du comportement des personnes qui risquent de menacer la sûreté ;
- la connaissance des techniques employées pour contourner les mesures de sûreté ; et
- la connaissance des équipements et systèmes de sûreté et de surveillance et leurs limites d'utilisation.

Un arrêté du Ministre chargé de la Marine marchande fixe les conditions et les modalités de reconnaissance des organismes de sûreté exerçant au Sénégal.

### TITRE III. - DISPOSITIONS GENERALES DE SÛRETÉ

#### Chapitre premier. - Documentation de sûreté

##### Article 34. - Évaluations de sûreté

Les évaluations comprennent les éléments suivants :

- sûreté physique ;
- équipement de sûreté ;
- procédures de sûreté ;
- communications ;
- infrastructure des transports ;
- infrastructure des services de commodité ; et
- autres zones qui, si endommagées ou utilisées par un observateur illicite, présentent un risque pour les personnes, les biens ou les opérations dans le port, l'installation portuaire ou à bord des navires avoisinants.

##### Article 35. - Plans de sûreté

Les plans de sûreté, quel qu'ils soient, incluent les éléments suivants :

- tâches à assumer en cas d'incident de sûreté et procédures détaillées de réponse ;
- interdiction des armes et des substances nocives
- procédures d'accès ;
- procédures d'évacuation ;
- fonctions du personnel de sûreté ;
- procédures de revue périodique du plan de sûreté, de vérification et de mise à jour ;
- réponse d'urgence et coordonnées des services de sûreté publique ;
- mesures de protection du plan de sûreté ;
- procédures de sûreté pour les cargaisons ;
- respect des niveaux de sûreté/Procédures ;
- procédures de sûreté pour les communications à bord des navires ;
- procédures d'annonce des menaces publiques ; et
- procédures de sûreté d'interface opérationnelle.

##### Article 36. - Intégrité du plan de sûreté

Le plan de sûreté est protégé contre tout accès ou toute divulgation non autorisés.

##### Article 37. - Déclarations de conformité

L'Autorité nationale de sûreté portuaire émet une déclaration de conformité aux ports, installations et navires réglementés en indiquant :

- la conformité du plan de sûreté avec les dispositions du présent décret ; et
- la durée de validité de la déclaration de conformité n'excédant pas cinq (05) ans.

Le modèle de déclaration de conformité est joint en annexe.

##### Article 38. - Déclarations de sûreté

L'installation portuaire exige une déclaration de sûreté de la part des navires arrivants, précisant les responsabilités de chacun lorsque :

- l'installation portuaire opère à un niveau de sûreté plus élevé que celui du navire ;
- l'installation portuaire ou le navire opère au niveau de sûreté 3 ;
- l'interface navire/port présente un risque spécifique pour les installations ou résidents locaux ;
- le navire se livre à une activité de navire à navir avec un navire ne se conformant pas à la convention SOLAS ou présentant un risque élevé ;
- le navire ne se conforme pas à la convention SOLAS
- l'agent de sûreté du port estime qu'une déclaration de sûreté est nécessaire au maintien de la sûreté portuaire; ou

- le navire ne possède pas de certificat international de sûreté (ISSC) valide.

Le navire exige une déclaration de sûreté lorsque :

- le navire opère à un niveau de sûreté plus élevé que celui de l'installation portuaire ou d'un autre navire avec lequel il est en interface ;

- l'installation portuaire ou le navire avec lequel il est en interface n'est pas tenu d'avoir ou d'appliquer un plan de sûreté ; ou

- lorsque les circonstances l'exigent.

#### **Chapitre 2. - Niveaux de sûreté**

##### **Article 39. - Généralités**

L'Autorité nationale de sûreté portuaire détermine et communique aux agents de sûreté du port/de l'installation portuaire/du navire les niveaux de sûreté pour les aviser du risque perçu d'une attaque terroriste ou d'une menace à la sûreté.

L'Autorité nationale de la sûreté portuaire tient compte des informations générales et spécifiques concernant les menaces lorsqu'elle détermine le niveau de sûreté. L'Autorité nationale de sûreté portuaire classe les navires, ports ou installations portuaires selon l'un des trois niveaux de sûreté suivants :

- *niveau de sûreté 1* : normal, le niveau auquel le navire (ou l'installation portuaire) opère en temps normal ;

- *niveau de sûreté 2* : élevé, ce niveau s'applique tant qu'il existe un risque élevé d'incident de sûreté ; et

- *niveau de sûreté 3* : exceptionnel, ce niveau s'applique en période de risque probable ou imminent d'incident de sûreté.

L'installation portuaire, le navire, ou l'agent de sûreté de la compagnie peut accroître le niveau de sûreté de l'installation portuaire ou du navire, autant que nécessaire afin de prévenir un incident de sûreté ou de répondre à une menace de sûreté.

##### **Article 40. - Niveau de sûreté 1**

*Le niveau de sûreté 1* signifie que les mesures de sûreté et de protection minimales sont respectées à tout moment. Au niveau de sûreté 1, les mesures de sûreté suivantes sont mises en œuvre :

- faire respecter le contrôle d'accès ;
- contrôler et/ou fouiller les individus et les véhicules ;
- placer des panneaux de façon évidente pour identifier les zones réglementées et les mesures de sûreté en vigueur ;
- inspecter les cargaisons et provisions de bord avant le chargement ;
- contrôler les bagages accompagnés et non accompagnés avant le chargement ; et
- surveiller les points d'accès, le périmètre côté terre-  
tre et côté plan d'eau, les zones contrôlées et l'interface  
navire/port.

##### **Article 41. - Niveau de sûreté 2**

*Le niveau de sûreté 2* signifie que des mesures de protection et de sûreté supplémentaires appropriées sont maintenues pour une certaine période en raison du risque élevé d'incident de sûreté. Au niveau de sûreté 2, les mesures suivantes sont mises en œuvre :

- augmentation des patrouilles de sûreté côté terre-  
tre, côté plan d'eau et à bord du navire ;
- réduction du nombre de points d'accès des zones réglementées ;
- élargissement de la portée et de l'intensité de l'éclairage et de l'équipement de surveillance ;
- intensification de la vérification de cargaisons, scellées, provisions de bord, unités de transport de cargaisons et zones de stockage des cargaisons ;
- intensification de l'examen des documents de cargaison ;
- intensification des fouilles des véhicules de livraison ;
- soumettre tous les bagages non accompagnés aux rayons X en utilisant au moins deux angles différents ;
- escorter tous les véhicules de livraison.

##### **Article 42. - Niveau de sûreté 3**

*Le niveau de sûreté 3* signifie que des mesures de sûreté plus spécifiques sont maintenues pendant une période limitée lorsqu'un incident de sûreté est probable ou imminent. Au niveau de sûreté 3, les mesures de sûreté suivantes sont mises en œuvre :

- suspension totale ou partielle de l'accès au navire ou à l'installation portuaire ;
- n'accorder l'accès qu'aux personnes chargées de répondre à l'incident de sûreté ou à la menace ;
- suspension partielle ou totale des déplacements du personnel ou des véhicules, du navire ou de l'installation portuaire ;
- augmenter les patrouilles de sûreté à bord d'un navire ou à l'intérieur de l'installation portuaire ;
- suspension partielle ou totale des opérations du navire ou de l'installation portuaire ;
- diriger les mouvements du navire en relation partielle ou totale avec l'installation portuaire ;
- évacuation totale ou partielle du navire ou de l'installation portuaire ;
- activer l'éclairage sur le navire, l'installation portuaire ou à proximité ;
- activer tout l'équipement de surveillance sur le navire, l'installation portuaire ou à proximité ; et
- restreindre ou suspendre le maniement des bagages non accompagnés.

Lorsque le niveau de sûreté 3 est déclenché dans une installation portuaire, la coordination des actions de gestion des incidents est assurée par le Comité national de coordination (CNC) placé sous la présidence de la Haute autorité chargée de la coordination opérationnelle de la Sécurité maritime, de la Sûreté maritime et de la protection de l'Environnement marin (HASSMAR).

### *Chapitre 3. - Formation, entraînement et exercices*

#### *Article 43. - Formation*

L'Autorité nationale de sûreté portuaire est responsable du développement et du maintien de la sensibilisation à la sûreté et de la formation des employés et des agents travaillant dans le port, l'installation portuaire ou le navire.

L'agent de sûreté portuaire reçoit une formation spécifique sur la sûreté des navires, la sûreté portuaire et la mise en œuvre et l'administration du Code ISPS.

Le personnel de sûreté reçoit une formation sur :

- les dispositions pertinentes du plan de sûreté du port/installation portuaire/navire ;
- les niveaux de sûreté ;
- les procédures d'urgence ;
- la reconnaissance et la détection de substances et de dispositifs ;
- la reconnaissance des caractéristiques et modèles de comportement des personnes susceptibles de présenter une menace à la sûreté ;
- les autres formations spécifiques à leurs responsabilités.

#### *Article 44. - Exercices*

Des exercices de sûreté sont effectués au moins une fois tous les trois mois pour vérifier individuellement chaque élément du plan de sûreté. Les exercices tiennent compte des menaces spécifiques et des réponses identifiées dans l'évaluation de sûreté et le plan de sûreté.

#### *Article 45. - Entraînements*

Les entraînements de sûreté sont conduits une fois par an, avec un maximum de 18 mois entre deux exercices, afin de tester l'efficacité du plan de sûreté et permettre à l'agent de sûreté portuaire d'identifier toute défaillance dans la sûreté et de les résoudre. Les entraînements de sûreté peuvent être :

- à grande échelle ;
- en simulation théorique ;
- sous forme de séminaire; et
- en réponse à des événements réels.

### *Chapitre 4. - Personnel de sûreté*

#### *Article 46. - Vérification des antécédents*

Tout le personnel de sûreté du port, de l'installation portuaire, d'un navire et d'une compagnie est soumis à une vérification des antécédents judiciaires conformément aux procédures de l'Autorité nationale de sûreté portuaire.

#### *Article 47. - Connaissances fondamentales en matière de sûreté des ports*

Tout le personnel de sûreté et les organismes régis par le présent décret font la démonstration de leur expertise dans les domaines suivants de la sûreté portuaire :

- organisation de la sûreté ;
- mesures de sûreté sur le navire et dans l'installation ;
- préparation et réaction d'urgence ;
- équipements et systèmes de sûreté ;
- techniques d'inspections, de contrôle et de surveillance ;
- législation et règlements pertinents ;
- responsabilités des forces de l'ordre ;
- mesures et procédures de sûreté ;
- communications liées à la sûreté ;
- mesures et modèles des menaces à la sûreté ;
- reconnaissance et détection des substances et des dispositifs dangereux ;
- reconnaissance des caractéristiques et modèles de comportement susceptibles de présenter une menace à la sûreté ;
- techniques utilisées pour circonvenir aux mesures de sûreté ;
- fouilles physiques et inspections non intrusives ; et
- entraînements et exercices de sûreté.

### *Chapitre 5. - Interdictions*

#### *Article 48. - Conflits d'intérêt*

L'Autorité nationale de sûreté portuaire et les responsables de la sûreté du navire et du port, ainsi que leurs familles ne peuvent en aucun cas avoir intérêt dans des organismes de sûreté reconnus ou des industries de matériel de sûreté.

Les plans d'évaluation de la sûreté du port et des installations portuaires sont évalués par des entités ou organismes gouvernementaux indépendants du port et de l'installation qui fait l'objet de l'évaluation ou de la vérification.

**Chapitre 6. - Registres et vérifications****Article 49. - Tenue des registres**

L'agent de sûreté en charge des registres de sûreté est tenu de les conserver pour une durée de sept (07) ans.

Les registres des activités de sûreté des navires, y compris les déclarations de sûreté et le registre du niveau de sûreté du navire, sont conservés à bord pour une période qui couvre au moins les dix (10) dernières escales dans des installations portuaires.

**Article 50. - Exigences de vérification**

La vérification des plans de sûreté est effectuée au moins tous les cinq (05) ans par un personnel interne ou externe.

**TITRE IV. - PROCEDURES DE SÛRETÉ  
DE L'INSTALLATION PORTUAIRE****Chapitre premier. - Sûreté physique****Article 51. - Zones d'accès restreint**

Les installations portuaires désignent des zones d'accès restreint afin de contrôler l'accès aux :

- interface navire/port ;
- installations pour le fret ;
- installations pour les passagers ;
- infrastructures critiques ;
- installations de l'administration de la sûreté.

**Article 52. - Zones de sûreté fixes  
et mobiles**

Pour répondre à des exigences particulières, les ports peuvent désigner des zones de sûreté fixes et mobiles à l'intérieur ou attenante à l'installation portuaire ou ses abords.

**Article 53. - Zones réglementées**

L'accès dans la zone réglementée ou zone de sûreté d'une installation portuaire est interdit à toute personne qui n'y a pas été autorisée par l'agent de sûreté du port, l'opérateur de l'installation portuaire ou son représentant.

**Article 54. - Périmètre**

Les installations portuaires établissent un périmètre de contrôle autour des zones réglementées. Les mesures de contrôle peuvent comprendre des clôtures et des barrières naturelles et permettent de :

- définir la zone réglementée ;
- prévenir toute entrée non autorisée ;
- retarder toute entrée non autorisée ; et
- identifier les points de contrôle d'accès.

L'intégrité du périmètre est vérifiée au moins une fois à chaque changement d'équipe de sûreté.

**Article 55. - Signalisation**

L'installation portuaire met en place des panneaux de signalisation identifiant clairement toutes les zones réglementées.

La signalisation est visible aussi bien du périmètre côté terrestre que des abords du plan d'eau.

**Article 56. - Points d'accès**

Pour empêcher que les personnes et les véhicules non autorisés n'accèdent à l'installation portuaire, tous ses points d'accès sont contrôlés par l'équipe de sûreté de l'installation lorsqu'elle est en service et sécurisés par cette dernière lorsqu'elle ne l'est pas.

**Article 57. - Communications**

L'agent de sûreté du port est tenu d'avoir les moyens de communiquer avec le personnel de sûreté du navire et de l'installation portuaire, les forces de l'ordre et les forces d'intervention d'urgence et de les aviser de toute modification des conditions de sûreté de l'installation.

**Article 58. - Surveillance**

L'agent de sûreté de l'installation portuaire assure une surveillance constante :

- de l'installation et de ses abords ;
- des zones réglementées à l'intérieur de l'installation ; et
- des navires se trouvant dans l'installation et des zones à proximité des navires.

**Chapitre 2. - Contrôle d'accès****Article 59. - Principe du contrôle d'accès**

L'installation portuaire met en place des procédures de contrôle d'accès telles que précisées dans le Plan de Sûreté pour :

- les utilisateurs réguliers ;
- les fournisseurs de services ;
- l'équipage du navire ;
- les passagers ;
- les visiteurs ;
- les véhicules ;
- la cargaison et les provisions de bord ; et
- les forces de l'ordre et les services d'urgence.

**Article 60. - Exigences en matière  
d'identification**

Toute personne accédant à l'installation portuaire est :

- munie d'une carte d'identité comme l'exige le présent décret et avoir l'autorisation d'être dans la zone ; ou
- accompagnée d'une autre personne en possession d'une carte d'accès valide émise en vertu du présent décret et autorisée à être dans la zone.

L'Autorité nationale de sûreté portuaire peut remettre une carte d'accès aux usagers réguliers sous réserve d'une vérification concluante de leurs antécédents.

Une carte d'accès à l'installation portuaire est refusée ou révoquée si :

- une personne a été condamnée pour un crime grave ;
- l'Autorité nationale de sûreté portuaire soupçonne une personne de présenter un risque terroriste pour la sûreté ; ou
- une personne a provoqué un incident de sûreté à l'intérieur de l'installation portuaire.

Ces cartes d'accès à l'installation portuaire, en sus d'être strictement individuelles, présentent, au moins, les caractéristiques suivantes :

- être plastifiées ou autrement sécurisées pour éviter la falsification ;
- porter le nom complet de la personne (prénom et nom complets, l'initiale du second prénom est acceptable) ;
- comporter une photo d'identité qui soit une représentation fidèle de son apparence actuelle ou toute autre donnée biométrique appropriée ;
- porter le nom, le cachet et la signature de l'autorité l'ayant délivrée.

#### *Article 61. - Contrôle d'Accès - Utilisateurs réguliers*

Les utilisateurs réguliers accédant à l'installation portuaire sont tenus de :

- présenter une pièce d'identité valide au personnel de contrôle ;
- avoir l'autorisation d'être dans la zone dans laquelle ils se trouvent ;
- être dans l'exercice ou le cadre de leurs fonctions ; et
- être inspectés et/ou fouillés.

#### *Article 62. - Contrôle d'accès- Fournisseurs de service*

Les fournisseurs de service accédant à l'installation portuaire sont tenus de :

- avoir été préalablement agréés ;
- être approuvés par le navire ou l'organisme à l'origine de la demande ;
- présenter une pièce d'identité valide ;
- être inspectés et/ou fouillés ; et
- être escortés à tout moment à l'intérieur de l'installation portuaire par l'agent de sûreté du navire ou l'organisme demandeurs.

#### *Article 63. - Contrôle d'Accès - Équipage du navire*

L'équipage du navire accédant à l'installation portuaire est tenu de :

- avoir été préalablement approuvé ;
- présenter une pièce d'identité valide ;
- être inspecté par les services des douanes et de l'immigration ;
- être inspecté et/ou fouillé ; et
- être escorté en tout temps à l'intérieur de l'installation portuaire.

#### *Article 64. - Contrôle d'Accès - Visiteurs*

Les visiteurs accédant à l'installation portuaire sont tenus de :

- avoir été préalablement approuvés ;
- présenter une pièce d'identité valide;
- être inspectés et/ou fouillés ;
- détenir un laissez-passer visiteur ;
- être escorté à tout moment à l'intérieur de l'installation portuaire.

#### *Article 65. - Contrôle d'Accès -Véhicules*

Les véhicules qui pénètrent dans l'installation portuaire sont fouillés. Les conducteurs et passagers sont tenus de produire, pour accéder à l'installation portuaire, une pièce d'identité valide conformément au plan de sûreté de l'installation portuaire.

#### *Article 66. - Contrôle d'accès - Forces de l'ordre et services d'urgence*

Pour entrer dans une installation portuaire réglementée, les forces de l'ordre et les services d'urgence sont tenus de :

- être dans l'exercice ou le cadre de leurs fonctions;
- s'identifier comme agents des forces de l'ordre; et
- justifier auprès du personnel de sûreté des motifs de leur présence.

S'il n'est pas en intervention, un agent des forces de l'ordre ou des services d'urgence présente une pièce d'identité émise par son organisme pour avoir accès à l'installation.

#### *Article 67. - Procédures en cas d'accès non autorisé*

Toute personne qui pénètre dans une installation portuaire sans autorisation préalable, commet une faute est possible de sanctions administratives conformément aux dispositions du présent décret.

**Chapitre 3. - Contrôle du navire****Article 68. - Mesures de contrôle du navire**

L'agent de sûreté du port ou de l'installation portuaire met en œuvre les mesures de contrôle de sûreté lorsque :

- un navire ne se conforme pas aux dispositions du présent chapitre ;
- un navire cause un risque grave pour la sûreté ; ou
- un navire ne fournit pas toutes les informations de sûreté requises.

Lorsque la situation en arrive à ce point, l'agent de sûreté du port ou de l'installation portuaire met en œuvre tout ou partie des mesures suivantes :

- inspecter le navire ;
- demander au navire de se mettre en règle ;
- retarder le navire ;
- faire immobiliser le navire ;
- restreindre les opérations, y compris tout déplacement à l'intérieur du port ;
- exclure le navire du port ;
- refuser l'accès au port ; ou
- imposer des sanctions administratives.

Toutes les mesures mises en œuvre sont notifiées à l'État du pavillon et à l'Organisation maritime internationale (OMI).

**Article 69. - Conditions d'accès**

Si l'agent de sûreté portuaire estime que les circonstances l'exigent, il peut imposer des mesures plus contraignantes pour l'accès des navires au port notamment :

- des restrictions à la liberté de déplacement ;
- des mesures de sûreté accrues ;
- l'application d'une déclaration de sûreté.

**Article 70. - Procédures de communication/  
Rapports**

Avant d'accéder à l'installation portuaire, les navires entrants fournissent les informations suivantes dans les limites de la période spécifiée par l'Autorité nationale de sûreté portuaire :

- statut ISSC (Certificat international de sûreté du navire) ;
- niveau de sûreté actuel du navire ;
- détails concernant les dix dernières activités d'interface navire/port et navire/navire ;
- emplacement du navire et heure d'arrivée présumée ;
- liste de l'équipage ;
- description de la cargaison et manifeste de fret ; et

Les navires entrant dans le port sont informés :

- du niveau de sûreté actuel du port ; et
- des coordonnées de l'agent de sûreté du port et de l'installation portuaire.

Le modèle de déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire est joint en annexe du présent décret.

**Chapitre 4. - Opérations sur une installation portuaire****Article 71. - Manutention de la cargaison**

Les mesures de sûreté et de contrôle de la cargaison sont mises en œuvre afin de :

- prévenir la manipulation frauduleuse de la cargaison ;
- assurer le suivi de la cargaison pour le stockage, la disposition, le chargement et le déchargement.

Le personnel affecté à la sûreté portuaire vérifie que les conteneurs sont bien fermés et scellés et que les numéros inscrits sur les conteneurs correspondent à ceux du manifeste de fret, avant que les conteneurs soient déplacés vers la zone de chargement.

Toute trace de manipulation frauduleuse ou de dégâts est notifiée à l'agent de sûreté du port ou de l'installation portuaire afin qu'il puisse enquêter et collaborer avec les autorités compétentes.

**Article 72. - Provisions de bord**

Les provisions de bord sont :

- documentées au préalable ;
- coordonnées avec le navire ;
- inspectées une fois arrivées sur l'installation ;
- escortées vers le navire ; et
- acceptées/reçues par un membre de l'équipage du navire.

**Article 73. - Procédures pour  
les passagers**

Les passagers doivent :

- présenter un billet et une autorisation de voyage valides ;
- présenter une pièce d'identité valide ;
- se soumettre au contrôle de la douane et du personnel d'immigration ;
- accompagner, étiqueter et soumettre tous les bagages au contrôle ;
- être isolés de toutes les autres activités sur les installations portuaires ; et
- être séparés en deux classes: embarquement et débarquement.

**Chapitre 5. - Réponse aux incidents****Article 74. - Menaces à la sûreté**

Est considérée comme un incident majeur de sûreté toute menace d'un incident majeur à la sûreté. Les menaces seront catégorisées en menaces réelles, auquel cas les procédures de réponse appropriées devront être mises en œuvre, ou en canulars, auquel cas aucune autre mesure ne sera nécessaire; si ce n'est de rapporter l'incident à l'Autorité nationale de sûreté portuaire.

**Article 75. - Procédures de déclaration des incidents**

Les utilisateurs autorisés de l'installation portuaire sont obligés de signaler immédiatement les violations connues ou présumées aux règlements de sûreté portuaire, ainsi que les activités jugées suspectes par les autorités de sûreté du port.

**Article 76. - Réponse aux incidents majeurs**

Une fois informé qu'un incident de sûreté majeur s'est produit, l'agent de sûreté portuaire avertit l'Autorité nationale de sûreté portuaire et les autorités locales et coordonne les procédures de réponse telles que décrites dans le plan de sûreté.

**Article 77. - Réponse aux incidents mineurs**

L'agent de sûreté portuaire avisé de la survenance d'un incident de sûreté mineur y répond suivant les procédures décrites dans le plan de sûreté.

**Article 78. - Réponse aux armes de destruction massive**

L'agent de sûreté portuaire avisé de la menace ou de l'existence d'armes chimiques, biologiques, radiologiques et nucléaires (CBRN) de destruction massive à l'intérieur de l'installation portuaire, dans la cargaison ou à bord de navires présents dans ou à proximité de l'installation portuaire, informe immédiatement l'Autorité nationale de sûreté portuaire et initie des procédures d'urgence en vertu des procédures décrites dans le plan de sûreté.

**TITRE V. - PROCEDURES DE SÛRETÉ DU NAVIRE****Chapitre premier. - Sûreté physique****Article 79. - Zones de sûreté**

Les navires peuvent désigner les zones de sûreté à bord pour en restreindre l'accès et faire face à des exigences de sûreté spécifiques.

**Article 80. - Accès réglementé**

Une personne ne peut pénétrer sans autorisation des agents de sûreté de la compagnie, des agents de sûreté du navire ou leur représentant dans une zone réglementée à bord ou dans une zone de sûreté.

**Article 81. - Points d'accès**

L'agent de sûreté du navire sécurise et contrôle tous les accès à bord, y compris :

- les échelles d'accès ;
- les allées ;
- les rampes d'accès;
- les portes d'accès, hublots, fenêtres et sabords ;
- les amarres et chaînes d'ancre ; et
- les grues et treuils de levage.

**Article 82. - Signalisation**

Le navire installe des panneaux de signalisation identifiant clairement toutes les zones de sûreté et espaces réglementés.

**Article 83. - Éclairage**

Quand le navire est au mouillage et lors des opérations d'interface navire/navire et navire/port, le pont du navire, les points d'accès ainsi que les abords immédiats du navire sont éclairés pendant les heures d'obscurité et les périodes de faible visibilité.

Lorsqu'ils font route, les navires utilisent l'éclairage maximal compatible avec la sûreté de la navigation.

**Article 84. - Surveillance**

L'agent de sûreté du navire assure le suivi permanent des :

- points d'accès ;
- ponts découverts ;
- zones réglementées à bord du navire ; et
- abords du navire.

**Article 85. - Contrôle des clés**

Lorsque les points d'accès à l'intérieur d'une zone réglementée sont fermés à clé, il est mis en place un système d'accès limité aux clés afin de surveiller, suivre et contrôler les clés.

**Article 86. - Communications**

L'agent de sûreté du navire dispose des moyens pour communiquer efficacement avec le personnel de sûreté du navire et de l'installation portuaire, les forces de l'ordre et les forces d'intervention d'urgence et d'aviser le personnel de l'installation portuaire de toute modification des conditions de sûreté à bord.

**Article 87. - Système d'alerte de sûreté du navire (SAS)**

Conformément au chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, les navires soumis à la réglementation maintiennent un système d'alerte de sûreté des navires qui présente les fonctionnalités suivantes :

- pouvoir être activé depuis la passerelle de navigation et depuis un autre endroit au moins ;
- satisfaire aux exigences des normes OMI (Organisation Maritime Internationale) ;
- être conçu de manière à prévenir le déclenchement involontaire de l'alerte de sûreté du navire ;
- déclencher et transmettre à une autorité compétente, désignée par l'ANSP, une alerte de sûreté navire/rivage identifiant le navire, sa position et indiquant que la sûreté du navire est menacée ou a été compromise ;
- ne pas envoyer l'alerte de sûreté du navire à d'autres navires ;
- ne pas donner l'alarme à bord du navire ; et
- continuer l'alerte de sûreté du navire jusqu'à sa désactivation et/ou sa relance.

**Article 88. - Système d'identification automatique (AIS)**

Les navires réglementés en matière de sûreté disposent d'un système d'identification automatique (AIS) qu'ils entretiennent et exploitent conformément aux exigences de la sûreté maritime.

**Article 89. - Système d'identification et de suivi à distance (LRIT)**

Les navires réglementés en matière de sûreté peuvent disposer d'un système d'identification et de suivi à distance (LRIT) qu'ils entretiennent et exploitent conformément aux exigences de sûreté maritime.

**Chapitre 2. - Sécurité opérationnelle**

**Article 90. - Respect des directives et instructions du port**

Les navires se conforment aux directives et instructions du port émises par des agents de sûreté portuaire et des agents de sûreté de l'installation portuaire.

**Article 91. - Exigences en matière d'équipage**

Les navires réglementés en matière de sûreté doivent en permanence disposer à bord d'un équipage suffisant pour exploiter et piloter le navire dans les situations d'urgence.

**Article 92. - Contrôle de sûreté**

Le capitaine veille à ce que des contrôles de sûreté soient effectués à tous les niveaux de sûreté, avant la mise en route et chaque fois que le navire est resté sans surveillance.

**Article 93. - Contrôle d'accès**

Le navire met en place des procédures de contrôle d'accès comme précisé dans le plan de sûreté pour :

- l'équipage des navires ;
- les fournisseurs de service ;
- les passagers ;
- les visiteurs ;
- la cargaison et les provisions de bord ;
- les forces de l'ordre et les services d'intervention d'urgence.

**Article 94. - Manutention de la cargaison**

Les mesures de sûreté et de contrôle des cargaisons sont mises en œuvre pour :

- prévenir la manipulation frauduleuse de la cargaison ; et
- assurer le suivi de la cargaison pour le chargement et le déchargement.

Le personnel de sûreté s'assure que les conteneurs sont bien fermés et scellés et vérifie que les numéros de conteneurs correspondent bien avec les numéros indiqués sur le manifeste de fret avant le chargement des conteneurs à bord du navire.

Les signes d'altération ou de dégâts sont signalés à l'agent de sûreté du navire et à l'agent de sûreté du port pour enquête.

**Article 95. - Provisions de bord**

Les provisions de bord sont :

- documentées au préalable ;
- coordonnées avec le navire ;
- inspectées dès leur arrivée sur le navire ; et
- acceptées/reçues par un membre de l'équipage du navire.

**Article 96. - Procédures pour les passagers**

Les navires affectés au transport des passagers et régis par un système de sûreté désignent des zones d'accès pour les passagers.

Les passagers sont tenus de :

- présenter un billet valide et une autorisation de voyager ;
- présenter une pièce d'identité valide ; et
- faire contrôler tous leurs bagages.

**Article 97. - Certificat international de sûreté des navires (ISSC)**

Les navires réglementés par un système de sûreté tiennent à jour un certificat international de sûreté en vertu du chapitre XI-2 de la convention SOLAS.

**Chapitre 3. - Réponse aux incidents****Article 98. - Incidents de sûreté**

Les réponses et la gestion des incidents de sûreté doivent être conformes aux prescriptions du plan de sûreté du port ou de l'installation portuaire.

**Article 99. - Accès non autorisé/Procédures en cas d'infraction**

En cas d'atteinte à la sûreté dans une zone restreinte, l'ASN ou son représentant est tenu de procéder à des inspections et de conduire un contrôle de sûreté dans la zone affectée.

Les individus n'ayant pas un accès autorisé à l'installation portuaire, côté terre, côté plan d'eau ou à bord du navire, sont appréhendés et font l'objet de poursuites pénales conformément aux dispositions de la réglementation en vigueur.

**Article 100. - Procédures pour les passagers clandestins**

Les navires soumis à la réglementation sur la sûreté prennent les mesures suivantes pour prévenir ou détecter la présence de passagers clandestins :

- fermer solidement et verrouiller les portes, les écoutilles, les magasins, les casiers d'équipement, les cales de cargaison, la salle des machines et les zones aménagées pour accommoder l'équipage et les passagers ;

- placer des planches par-dessus les écubiers ;

- les portes des zones aménagées peuvent également être sécurisées et verrouillées en laissant une porte ouverte. Pour la sûreté, les clés des portes fermées sont placées à un endroit suffisamment pratique pour permettre d'ouvrir les portes en cas d'urgence ;

- les magasins, les casiers d'équipement sur le pont, la salle des machines et les zones aménagées restent verrouillées tout au long d'une escale ;

- désigner un garde de coupée ;

- inspecter régulièrement les zones qui ne peuvent pas être verrouillées ;

- signaler la présence d'un clandestin aux autorités compétentes immédiatement après l'avoir découvert ;

- éviter de s'approcher directement du clandestin.

**TITRE VI. - MODALITES DE MISE EN OEUVRE DU DECRET****Chapitre premier. - Autorités en charge du contrôle de l'application****Article 101. - Mesures et dispositifs**

L'Autorité nationale de sûreté portuaire et ses délégués ont le pouvoir:

- de réunir des commissions d'enquête; et

- d'édicter des directives relatives à la conduite des commissions d'enquête.

**Article 102. - Gardes de sûreté - qualifications**

Le garde de sûreté a les aptitudes et les connaissances suffisantes en matière de sûreté, telles que définies par le présent décret. A ce titre, il comprend les responsabilités qui lui incombent.

Pendant les heures de garde, les gardes de sûreté portent un uniforme et possèdent une pièce d'identité valide, comme le précise l'Autorité nationale de sûreté portuaire.

**Article 103. - Pouvoir des gardes de sûreté**

Les gardes de sûreté sont habilités, dans leur rayon de compétence défini, à :

- pénétrer une zone de sûreté ou tout bâtiment, véhicule ou n'importe quel endroit de la zone de sûreté afin d'exercer et de mener à bien ses missions, fonctions et obligations en vertu de la réglementation ;

- effectuer des inspections visuelles et physiques des individus, véhicules, navires, cargaisons, magasins et bagage entrant dans la zone réglementée ;

- exiger de toute personne se trouvant dans la zone réglementée qu'elle produise une pièce d'identité ;

- exiger de toute personne qu'elle justifie de sa présence dans une zone réglementée ;

- inviter les personnes, véhicules, navires et vaisseaux non autorisés à quitter la zone réglementée ;

- effectuer une inspection sommaire s'il (le garde) a des raisons de suspecter que la personne est en train de commettre ou a commis une infraction. Cette personne suspectée est ensuite livrée aux forces de sécurité compétentes dans les meilleurs délais ;

- saisir tout objet afin de déterminer s'il peut légalement être emporté à bord d'un navire ou dans une zone réglementée ;

- aviser l'agent de sûreté du port et l'agent de sûreté de l'installation en vue de la destruction ou du jet des objets qui représentent un risque imminent à la sûreté ou à la sécurité.

**Article 104. - Équipe de réponse rapide pour le navire et l'installation portuaire**

L'Autorité nationale de sûreté portuaire requiert, afin de renforcer la capacité de sûreté maritime domestique, l'emploi des forces de sécurité spécialisées dans les interventions rapides pour dissuader, protéger et apporter une réponse rapide aux différentes menaces relatives au terrorisme maritime et dépassant les capacités des forces de l'ordre locales.

## Chapitre 2. - *Sanctions*

### Article 105. - *Sanctions - Navires*

Si le propriétaire, l'agent, le capitaine ou la personne en charge d'un navire est auteur d'une violation en vertu du présent décret, l'ANSP peut décider de :

- révoquer tout permis ou certificat relatif au navire en question, avec ou sans préjudice pour l'obtention d'un futur permis ;
- suspendre le permis pendant une période qu'il juge appropriée ;
- refuser d'accorder un tel permis ;
- imposer des conditions et restrictions supplémentaires sur le permis du contrevenant et infliger une sanction administrative ; ou
- refuser ou révoquer l'autorisation d'accès à l'installation portuaire.

### Article 106. - *Sanctions - Installations portuaires*

Si le propriétaire, l'utilisateur, le maître de port ou l'agent de sûreté du port est auteur d'une violation en vertu du présent décret, l'ANSP peut :

- révoquer tout permis ou certificat relatif à l'installation portuaire, avec ou sans préjudice pour l'émission de futurs permis ou certificats ;
- suspendre le permis ou le certificat pour une période jugée appropriée par l'arbitre ;
- refuser d'accorder un tel permis ou certificat ;
- imposer des conditions et restrictions supplémentaires aux permis ou certificats et infliger une sanction administrative ; ou
- suspendre ou retirer l'approbation au plan de sûreté et de la déclaration de conformité, le cas échéant.

### Article 107. - *Sanctions - Personne physique*

Si une personne a enfreint les dispositions du présent décret, l'ANSP peut :

- révoquer tous ses permis avec ou sans préjudice pour ses futurs permis ;
- suspendre le permis pour une période jugée appropriée par l'arbitre ;
- refuser d'accorder un tel permis ;
- imposer des conditions et des restrictions supplémentaires au permis.

## Article 108. - *Recours administratifs*

Si le propriétaire ou l'utilisateur du navire, l'installation portuaire ou une personne physique s'estime lésé(e) par la décision de l' ANSP, il/elle peut exercer son droit de recours dans les conditions du droit commun.

## TITRE VII. - *DISPOSITIONS FINALES*

### Article 109. - *Exécution*

Le Ministre des Forces armées, le Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité publique, le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice et le Ministre de la Pêche et de l'Economie maritime, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait à Dakar, le 21 janvier 2015

Macky SALL

Par le Président de la République :

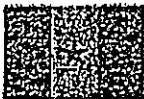
*Le Premier Ministre*

Mahammed Boun Abdallah DIONNE

**ANNEXE**

**ANNEXE 1:**

REPUBLIQUE DU SENEGLAL  
*Un Peuple-Un But-Une Foi*



MINISTERE DE LA PÊCHE  
ET DE L'ECONOMIE MARITIME



**Agence nationale des Affaires maritimes**

Modèle de Certificat international de sûreté du navire

**CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SÛRETÉ DU NAVIRE**

*(Cachet officiel) (État)*

Certificat numéro .....

Délivré en vertu des dispositions du CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ  
DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)

Sous l'autorité du Gouvernement .....

*(Nom de l'État)*

par .....

*(Personne ou organisme autorisé)*

Nom du navire : .....

Numéro ou lettres distinctifs : .....

Port d'immatriculation :

Type du navire : .....

Jauge brute : .....

Numéro OMI : .....

Nom et adresse de la compagnie :

**IL EST CERTIFIÉ :**

1 Que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire ont été vérifiés conformément à la section 19.1 de la partie A du Code ISPS ;

2 Qu'à la suite de cette vérification, il a été constaté que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire étaient à tous égards satisfaisants et que le navire satisfaisait aux prescriptions applicables du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS;

3 Que le navire est muni d'un plan de sûreté du navire approuvé.

Date de la vérification initiale/de renouvellement sur la base de laquelle le présent Certificat a été délivré .....

Le présent Certificat est valable jusqu'au .....  
sous réserve des vérifications effectuées conformément à la section 19.1.1 de la partie A du Code ISPS.

Délivré à .....

*(Lieu de délivrance du certificat)*

Le .....

*(Date de délivrance)* .

*(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)*

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)*

**ANNEXE 2:**

REPUBLIQUE DU SENEGLAL  
*Un Peuple-Un But-Une Foi*



MINISTERE DE LA PÊCHE  
ET DE L'ECONOMIE MARITIME



**Agence nationale des Affaires maritimes**

**ATTESTATION DE VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE**

IL EST CERTIFIÉ que lors d'une vérification intermédiaire prescrite aux termes de la section 19.1.1 de la partie A du Code ISPS, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

Vérification intermédiaire Signé .....

*(Signature de l'agent autorisé)*

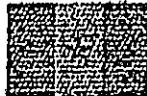
Lieu .....

Date .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**ANNEXE 3:**

REPUBLIQUE DU SENEGLAL  
*Un Peuple-Un But-Une Foi*



MINISTERE DE LA PÊCHE  
ET DE L'ECONOMIE MARITIME



**Agence nationale des Affaires maritimes**

**ATTESTATION DE VÉRIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES**

Vérification supplémentaire Signé .....

*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu .....

Date .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Vérification supplémentaire Signé .....

*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu .....

Date .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

Vérification supplémentaire Signé .....

*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu .....

Date .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**ANNEXE 4:**

REPUBLIQUE DU SENEGAL  
*Un Peuple-Un But-Une Foi*



MINISTERE DE LA PÊCHE  
ET DE L'ECONOMIE MARITIME



**Agence nationale des Affaires maritimes**

**VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE EFFECTUÉE CONFORMÉMENT  
À LA SECTION A/19.3.7.2 DU CODE ISPS**

IL EST CERTIFIÉ que lors d'une vérification supplémentaire prescrite par la section 19.3.7.2 de la partie A du Code ISPS, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

Signe .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu .....

Date .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

**VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT, S'IL EST VALABLE POUR UNE DURÉE**

**INFÉRIEURE À CINQ ANS, EN CAS D'APPLICATION  
DE LA SECTION A/19.3.3 DU CODE ISPS**

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la partie A du Code ISPS et le certificat doit, conformément à la section 19.3.3 de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au .....

Signe .....

(Signature de l'agent autorisé)

Lieu .....

Date .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT APRÈS ACHÈVEMENT  
DE LA VÉRIFICATION DE RENOUVELLEMENT ET EN CAS D'APPLICATION  
DE LA SECTION A/19.3.4 DU CODE ISPS**

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la partie A du Code ISPS et le certificat doit, conformément à la section 19.3.4 de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au .....

Signe .....

*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu .....

Date .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À CE QUE  
LE NAVIRE ARRIVE DANS LE PORT DE VÉRIFICATION EN CAS  
D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.5 DU CODE ISPS OU POUR UNE  
PÉRIODE DE GRÂCE EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.6 DU CODE ISPS**

Le présent certificat doit, conformément à la section 19.3.5 / 19.3.6\* de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au .....

Signe .....

*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu .....

Date .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

**VISA POUR L'AVANCEMENT DE LA DATE D'EXPIRATION EN CAS  
D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.7.1 DU CODE ISPS**

Conformément à la section 19.3.7.1 de la partie A du Code ISPS, la nouvelle date d'expiration\*\* est fixée au .....

Signe .....

*(Signature de l'agent autorisé)*

Lieu .....

Date .....

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)*

\*\*\*

\* Rayer la mention inutile

\*\* Si la présente partie du certificat est remplie, la date d'expiration indiquée sur la première page du certificat doit aussi être modifiée en conséquence.

**ANNEXE 5:**

REPUBLIQUE DU SENEGAL  
*Un Peuple-Un But-Une Foi*



MINISTERE DE LA PÊCHE  
ET DE L'ECONOMIE MARITIME



**Agence nationale des Affaires maritimes**

Modèle de Certificat international provisoire de sûreté du navire

**CERTIFICAT INTERNATIONAL PROVISOIRE DE SÛRETÉ DU NAVIRE**

*(Cachet officiel) (État)*

Certificat numéro .....

Délivré en vertu des dispositions du

CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES  
ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)

Sous l'autorité du

Gouvernement, .....

*(Nom de l'État)*

par .....

*(Personne ou organisme autorisé)*

Nom du navire :

.....

Numéro ou lettres distinctifs :

.....

Port d'immatriculation :

.....

Type du navire :

.....

Jauge brute :

.....

Numéro OMI :

.....

Nom et adresse de la compagnie :

.....

Le présent certificat est-il délivré à la suite d'un autre certificat provisoire ?

Oui/Non \*

Dans l'affirmative, date à laquelle le certificat provisoire initial avait été délivré .....

IL EST CERTIFIÉ qu'il est satisfait aux prescriptions de la section A/19.4.2 du Code ISPS.

Le présent certificat est délivré en application de la section A/19.4 du Code ISPS.

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré à .....

*(Lieu de délivrance du certificat)*

Le .....

*(Date de délivrance)*

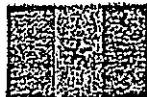
*(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)*

*(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)*

\* Rayez la mention inutile.

## ANNEXE 6:

**REPUBLIQUE DU SENEGAL**  
*Un Peuple-Un But-Une Foi*



**MINISTÈRE DE LA PÊCHE  
ET DE L'ÉCONOMIE MARITIME**



Agence nationale des Affaires maritimes

## **DECLARATION OF SECURITY**

## *DECLARATION DE SURETE*

Name of the ship :  
*Nom de navire :*

Port of registry :  
*Port d'immatriculation :*

IMO number :  
*Numéro OMI :*

Name of the port facility :  
*Nom de l'installation portuaire :*

**This Declaration of Security is valid from ..... until .....**

**La présente déclaration de sûreté est valable du ..... au .....**

**for the following activities :**

pour les activités ci-après :

(List the activities with relevant details)

*(Liste et description des activités)*

**Under the following security level :**

*Aux niveaux de sûreté ci-après :*

Security level (s) for the ship <i>Niveau(x) de sûreté établi(s) pour le navire:</i>	
Security level (s) for the ship : <i>Niveau(x) de sûreté établi(s) pour l'installation portuaire:</i>	

**The port facility and ship agree to the following security measures and responsibilities to ensure compliance with the requirements of Part A of the International Code for the Security of Ships and of Port Facilities.**

*L'installation portuaire et le navire conviennent des mesures et des responsabilités ci-après en matière de sûreté pour garantir le respect des prescriptions de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.*

		The affixing of the initials of the SSO or PFSO under these columns indicates that the activity will be done, in accordance with relevant approved plan by : <i>La mention SSO ou PFSO dans ces colonnes indique que l'activité doit être exécutée, conformément au plan pertinent approuvé, par :</i>
Activity <i>Activité</i>	The port facility <i>L'installation portuaire</i>	The ship <i>Le navire</i>
Ensuring the performance of all security duties <i>Exécution de toutes les tâches liées à la sûreté</i>		
Monitoring restricted areas to ensure that only authorized personnel have access <i>Surveillance des zones d'accès restreint pour veiller à ce que seul le personnel autorisé y ait accès</i>		
Controlling access to the port facility <i>Contrôle de l'accès à l'installation portuaire</i>		
Controlling access to the ship <i>Contrôle de l'accès au navire</i>		
Monitoring of the port facility, including berthing areas and areas surrounding the ship <i>Surveillance de l'installation portuaire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire</i>		
Monitoring of the ship, including berthing areas and areas surrounding the ship <i>Surveillance du navire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire</i>		
Handling of cargo <i>Manutention de la cargaison</i>		
Delivery of ship's stores <i>Livraison des provisions de bord</i>		

Handling unaccompanied baggage <i>Manutention des bagages non accompagnés</i>		
Controlling the embarkation of persons and their effects <i>Contrôle de l'embarquement des personnes et de leurs effets</i>		
Ensuring that security communication is readily available between the ship and port facility <i>Disponibilité rapide des systèmes de communications de sûreté entre le navire et l'installation portuaire</i>		

The signatories to this agreement certify that security measures and arrangements for both the port facility and the ship during the specified activities meet the provisions of chapter XI-2 and Part A of Code that will be implemented in accordance with the provisions already stipulated in their approved plan or the specific arrangements agreed to and set out in the attached annex.

*Les signataires du présent accord certifient que les mesures et arrangements en matière de sûreté dont l'installation portuaire et le navire seront chargés pendant les activités spécifiées satisfont aux dispositions du chapitre XI-2 et de la Partie A du code, qui seront appliquées conformément aux dispositions déjà indiquées dans leur plan approuvé ou aux arrangements spécifiques convenus qui figurent dans l'annexe jointe.*

Dated at ..... on the .....

Fait à

le

Signed for and on behalf of  
Signature pour le compte et au nom

The port facility  
*De l'installation portuaire*

The ship  
*Du navire*

(Signature of Port Facility Security Officer)  
(Signature de l'Agent de Sûreté de l'Installation Portuaire)

(Signature of Master or Ship Security Officer)  
(Signature du Capitaine ou de l'Agent de Sûreté du Navire)

Name and title of person who signed  
*Nom et titre de la personne qui a apposé sa signature*

Name: <i>Nom:</i>	Name: <i>Nom:</i>
Title: <i>Titre:</i>	Title: <i>Titre:</i>

Contact details

Coordonnées

(to be completed as appropriate)

*(A remplir selon qu'il convient)*

(indicate the telephone numbers or the frequencies of the radio channels to be used)

*(Indiquer les numéros de téléphone, les voies ou les fréquences radioélectriques à utiliser)*

For the port facility : <i>Pour l'installation portuaire :</i>	For the ship : <i>Pour le navire</i>
Port facility : <i>Installation portuaire</i>	Master : <i>Capitaine</i> :
	Ship Security Officer : <i>Agent de Sécurité du navire</i> :
Port Facility Security Officer : <i>Agent de sécurité de l'installation portuaire</i> :	Company <i>Compagnie</i> :
	Company Security Officer : <i>Agent de sécurité de la compagnie</i> :

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE  
4, ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : 020-7735 7611 Télécopie : 020-7587 3210

Réf. T2-MSS/2.11.1  
MSC/Circ.1156  
23 mai 2005

**RECOMMANDATIONS CONCERNANT  
L'ACCÈS DES POUVOIRS PUBLICS,  
DES SERVICES D'INTERVENTION  
D'URGENCE ET DES PILOTES À BORD  
DES NAVIRES AUXQUELS S'APPLIQUENT  
LE CHAPITRE XI-2  
DE LA CONVENTION SOLAS  
ET LE CODE ISPS**

1. - À sa soixante-dix-neuvième session (1<sup>er</sup>-10 décembre 2004), le Comité de la sécurité maritime (le Comité) a reconnu que dans certaines circonstances l'application stricte par un navire des mesures de contrôle d'accès pouvait ne pas contribuer à la sécurité du navire ou des personnes à bord ou à celle d'autres navires à proximité, et même être interprétée comme un obstacle à l'exercice par les fonctionnaires de leurs fonctions officielles.

2. - À sa quatre-vingtième session (11-20 mai 2005), le Comité, soucieux d'aider les personnes concernées par cette question, a approuvé les recommandations concernant l'accès des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS (le Guide) qui figurent à l'annexe du présent document.

3. - Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS sont invités à porter les recommandations à l'attention de toutes les parties concernées par les questions dont il traite.

4. - Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif qui rencontrent des difficultés dans l'application des recommandations, devraient le signaler, dès que possible, à l'attention du Comité qui examinera les questions soulevées et décidera des mesures à prendre.

5. - La présente circulaire devrait être lue conjointement avec la circulaire MSC/Circ.1112 intitulée « Congé à terre des gens de mer et accès aux navires en vertu du Code ISPS », à laquelle elle se rapporte.

#### ANNEXE

**RECOMMANDATIONS CONCERNANT  
L'ACCÈS DES POUVOIRS PUBLICS,  
DES SERVICES D'INTERVENTION  
D'URGENCE ET DES PILOTES À BORD  
DES NAVIRES AUXQUELS S'APPLIQUENT LE  
CHAPITRE XI-2  
DE SOLAS ET LE CODE ISPS**

#### 1. INTRODUCTION

1.1 Les présentes recommandations ont pour objet d'indiquer les pratiques recommandées en ce qui concerne l'accès des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes à bord des navires auxquels s'appliquent le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS, afin que les navires, les installations portuaires et les autorités des Gouvernements contractants à la Convention SOLAS puissent s'acquitter plus facilement de leurs tâches et responsabilités.

1.2 Lors des activités normales et de routine d'interface navire/port et de navire à navire, il est d'usage que des personnels de divers services commerciaux, publics et privés demandent à monter à bord d'un navire. Lors des activités de routine d'interface navire/port et de navire à navire, les mesures relatives au contrôle de l'accès figurant dans les plans de sûreté du navire (SSP) qui mettent en œuvre les prescriptions du Code ISPS devraient, en règle générale, être respectées par tous, y compris les fonctionnaires qui souhaitent accéder aux navires et aux zones d'accès restreint à bord.

1.3 Outre l'accès normal et de routine requis en situation ordinaire, des situations diverses surviennent où le personnel des services de la force publique ou des services d'intervention d'urgence doit intervenir pour répondre à des problèmes de sûreté spécifiques ou à des situations d'urgence telles que des incendies. Dans ces situations, il peut ne pas être possible ou raisonnable pour le personnel de sûreté du navire d'appliquer les dispositions normalement requises par le SSP en matière de contrôle de l'accès. La sûreté et la sécurité du navire et des installations portuaires exigent l'établissement de pratiques qui permettent de procéder sans tarder au contrôle de l'accès à bord des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes. Le respect de telles pratiques ne devrait pas être interprété comme un manquement du navire à l'obligation de mettre en œuvre ou de maintenir des mesures de sûreté appropriées et ne devrait pas servir de prétexte aux fonctionnaires pour se soustraire aux mesures de sûreté d'un navire dans le cadre d'activités normales et de routine qui requièrent un accès à bord.

1.4 Il y a lieu de noter que selon le paragraphe B/9.12 du Code ISPS, les personnes qui refusent ou ne sont pas en mesure d'établir, sur demande, leur identité et/ou de confirmer l'objet de leur visite, lorsqu'on leur demande de le faire devraient se voir refuser l'accès au navire et leur tentative d'accéder au navire devrait être signalée, selon qu'il conviendra, à l'agent de sûreté du navire (SSO), à l'agent de sûreté de la compagnie (CSO), à l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) et aux autorités nationales ou locales responsables de la sûreté.

## 2. DÉFINITIONS

2.1 Aux fins des présentes recommandations, on entend par :

- pouvoirs publics*, les organismes ou les fonctionnaires d'un État chargés de la mise en application des législations, réglementations, arrêtés et décrets de cet État ; et

2. *services d'intervention d'urgence* le personnel des services médicaux, paramédicaux et ambulanciers, le personnel des services d'incendie et de sauvetage et les unités de recherche et de sauvetage maritimes (SAR) qui interviennent ou participent à des opérations SAR.

2.2 Les pouvoirs publics recouvrent, sans pour autant s'y limiter, les fonctionnaires des services d'immigration, des douanes, de santé et de police, le personnel militaire et les agents des services des garde-côtes, les experts et les inspecteurs qui sont habilités par un État à exercer, conformément aux dispositions des traités internationaux auxquels l'État est Partie, un contrôle (contrôle des navires par l'État du port) ou des mesures liées au contrôle et au respect des dispositions (en application de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS) ou à mener des enquêtes sur des cas présumés d'infraction aux dispositions des textes législatifs nationaux ou sur des accidents de mer, ou bien des enquêtes judiciaires. Font également partie des pouvoirs publics, les services de sûreté de l'État. En outre, les pouvoirs publics recouvrent les experts, les inspecteurs, les auditeurs, les personnes qui enquêtent sur les accidents de mer ou sur des cas présumés d'infraction aux dispositions des traités internationaux et aux dispositions des textes législatifs nationaux de l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon, lorsque ces personnes sont employées directement par l'État du pavillon.

2.3 Les agents des pouvoirs publics et des services d'intervention d'urgence et les pilotes peuvent être en uniforme ou en civil.

Référence : MSC/Circ.1132, paragraphes 18, 19, 20, 21

## 3. POSITION DU CHAPITRE XI-2 DE LA CONVENTION SOLAS ET DU CODE ISPS

3.1 Les mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime énoncées dans le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et dans le Code ISPS ont été élaborées aux fins de renforcer la sûreté dans le secteur des transports maritimes internationaux et ne devraient pas être appliquées pour retarder ou empêcher inutilement ou de manière injustifiée l'accès à bord des pouvoirs publics et des services d'intervention d'urgence.

3.2 En vue de réaliser ses objectifs, le Code ISPS incorpore un certain nombre de prescriptions fonctionnelles. Celles-ci visent, sans toutefois s'y limiter, à empêcher l'accès non autorisé aux navires et aux installations portuaires et à leurs zones d'accès restreint (section A/1.3.3 du Code ISPS).

3.3 Le fait qu'un plan de sûreté du navire (SSP) ait été approuvé par l'Administration ou par un organisme de sûreté reconnu agissant en son nom ne donne pas le droit au navire ni aux personnes qui se trouvent à bord de se prévaloir des dispositions qu'il énonce et de prétendre, dans quelque situation que ce soit et indépendamment [des mesures] requises par le niveau de sûreté applicable, qu'ils sont habilités à empêcher l'un quelconque des pouvoirs publics d'embarquer à bord du navire lorsque celui-ci se trouve sur le territoire d'un autre Gouvernement contractant à la Convention SOLAS ou d'un autre État.

3.4 Il convient de noter que la règle XI-2/8 de la Convention SOLAS intitulée « Pouvoir discrétionnaire du capitaine en matière de sécurité et de sûreté du navire », dispose de ce qui suit :

« Le capitaine ne doit pas être soumis, de la part de la compagnie, de l'affréteur ou de toute autre personne, à des pressions qui l'empêchent de prendre ou d'exécuter des décisions qui, selon son jugement professionnel, sont nécessaires pour maintenir la sécurité et la sûreté du navire. Ces dispositions comprennent le refus d'embarquer des personnes (sauf celles qui sont identifiées comme étant dûment autorisées par un Gouvernement contractant) ou leurs effets et le refus de charger des cargaisons, y compris des conteneurs ou autres engins de transport fermés. »

3.5 Le fait de retarder indûment l'arrivée du pilote à la passerelle, notamment lorsque le navire fait route, nuit à la sécurité de la navigation et peut entraîner des situations où la sécurité du navire et celle d'autres navires ou de personnes à proximité peuvent être compromises.

3.6 Le fait d'empêcher l'accès des pouvoirs publics à bord peut être interprété comme une obstruction à l'exécution de leurs fonctions ou une obstruction à des procédures judiciaires ou autres procédures prévues par la loi ou à l'administration de la justice, lorsque les pouvoirs publics cherchent en toute légalité à monter à bord d'un navire. Dans ce cas, les pouvoirs publics devraient informer le capitaine du navire des lois, règlements, décrets ou ordonnances qui leur donnent un droit légitime d'accès au navire conformément au droit international ou national. Conformément aux dispositions des paragraphes 4.4 et 9.1.5 les pouvoirs publics devraient présenter une pièce d'identité lorsqu'ils cherchent à monter à bord du navire et le personnel du navire est en droit d'en vérifier l'authenticité.

#### 4. IDENTIFICATION

4.1 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS devraient délivrer des documents d'identification appropriés, portant le cas échéant une photographie du titulaire, aux fonctionnaires du gouvernement qui sont habilités à monter à bord des navires ou à entrer dans les installations portuaires dans le cadre de l'accomplissement de leurs tâches officielles, et mettre en place des procédures qui permettent de vérifier l'authenticité de ces documents. Les fonctionnaires du gouvernement devraient présenter, sur demande, leurs documents d'identification aux points de contrôle d'accès aux installations portuaires et aux navires et si on les en prie lorsqu'ils sont à bord.

4.2 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS devraient s'assurer que les navires sont en mesure de vérifier directement l'authenticité des documents d'identification dont sont munis les pouvoirs publics et les services d'intervention d'urgence, à partir de renseignements fournis par l'État du port et l'État côtier.

4.3 La forme et la présentation des documents d'identité des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et des pilotes, ainsi que la langue utilisée dans ces documents, sont soumis au droit national ou à des réglementations locales et il n'existe aucune norme internationale en la matière. Dans certains cas, ces documents d'identité ne portent pas le nom de l'individu mais simplement un numéro d'identification qui peut être alphanumérique, ou bien ils peuvent ne pas indiquer le nom de la personne mais simplement inclure une photographie du titulaire. Si la langue utilisée dans les documents d'identité n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français une traduction dans l'une de ces trois langues, de préférence l'anglais, devrait être incluse dans le même document d'identité.

4.4 Les agents des pouvoirs publics, les services d'intervention d'urgence et les pilotes, qu'ils soient ou non en uniforme, devraient présenter un document d'identité lorsqu'ils cherchent à monter à bord d'un navire. La section A/17.2.13 du Code ISPS oblige l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) à aider l'agent de sûreté du navire (SSO) à confirmer, sur demande, l'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire et le plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) devrait, conformément au paragraphe B/16.8.13 du Code ISPS, indiquer, pour tous les niveaux de sécurité, les procédures permettant d'aider les SSO à confirmer l'identité des personnes cherchant à monter à bord du navire. Lorsqu'elle présente son document d'identité, la personne concernée devrait être prête à fournir les coordonnées d'un point de contact pour permettre de vérifier la validité du document d'identification, en plus des renseignements fournis au navire, conformément au paragraphe 4.2 ci-dessus.

4.5 Seul le responsable de l'équipe des services d'intervention d'urgence doit présenter, dans la mesure du possible, un document d'identité. Celui-ci devrait pouvoir indiquer au navire le nombre d'agents du personnel d'intervention d'urgence qui montent à bord.

4.6 La délivrance, par le navire, de documents d'identification pour visiteur aux agents des pouvoirs publics, des services d'intervention d'urgence et aux pilotes qui présentent, lorsqu'ils cherchent à monter à bord, des documents d'identité vérifiables, peut ne pas être nécessaire et ces derniers peuvent montrer, au lieu des documents d'identification pour visiteurs délivrés par le navire, leurs pièces d'identité officielles. Si lesdites personnes n'ont pas sur elles un document d'identification pour visiteur délivré par le navire, ce fait ne devrait pas être interprété comme un manquement du navire à l'obligation de mettre en œuvre ou de maintenir des mesures de sûreté appropriées. Les pouvoirs publics, les services d'intervention d'urgence et les pilotes ne devraient pas être obligés de se départir de leurs pièces d'identité officielles lorsqu'ils montent à bord d'un navire.

*Références : Section A/17.2.13 et paragraphes B/4.18, B/9.11, B/16.8.13 du Code ISPS et paragraphe 2.7 des Recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sûreté maritime (résolution MSC.159 (78)).*

## 5. FOUILLES

5.1 Les pouvoirs publics qui sont identifiés de manière appropriée et agissent dans le cadre de leurs fonctions ne devraient pas être soumis à des fouilles par le personnel de bord lorsqu'ils montent à bord d'un navire.

5.2 À la discrétion du capitaine ou de l'agent de sûreté du navire (SSO), le personnel des services d'intervention d'urgence dûment identifié qui intervient dans le cadre d'une situation critique, lors d'un incendie à bord par exemple, ne devrait pas être soumis à des fouilles par le personnel de bord lorsqu'il monte à bord du navire.

5.3 L'engagement de pilotes est obligatoire dans plusieurs endroits et le pilotage fait l'objet dans certains pays de règlements et de pratiques locaux. Les pilotes qui embarquent en mer et au quai sont soumis aux mesures liées au contrôle de l'accès, à la discrétion du capitaine ou du SSO conformément aux dispositions du SSP. Le capitaine ou le SSO devrait se mettre en rapport avec les pilotes en vue de s'assurer que les mesures liées au contrôle de l'accès applicables aux pilotes qui embarquent en mer sont exécutées de manière à ne pas empêcher le pilote d'accéder à la

passerelle à temps pour échanger des renseignements avec le capitaine et commencer à dispenser les services de pilotage nécessaires à la sécurité du navire et de la navigation. S'il est nécessaire que le pilote arrive à temps à la passerelle, celui-ci pourrait être dispensé des vérifications auprès de l'employeur et autres mesures liées au contrôle de l'accès, prescrites par le SSP, telles que les fouilles, dès lors que l'identité du pilote a été vérifiée à la satisfaction du capitaine ou du SSO. Les associations de pilotes sont encouragées à mettre en place, conjointement avec les navires, des procédures d'autorisation et d'habilitation préalables en vue de faciliter l'embarquement des pilotes.

*Référence : Paragraphes B/9.14, B/9.15 et B/9.16.5 du Code ISPS.*

## 6. ESCORTE

6.1 Il est d'usage d'escorter le pilote du pont à la passerelle de navigation à son arrivée et de la passerelle de navigation au pont lors de son départ.

6.2 On peut raisonnablement s'attendre à ce que les pouvoirs publics et les services d'intervention d'urgence ne soient pas au fait de l'agencement du navire et il pourrait donc être prudent de les escorter pendant qu'ils se trouvent à bord. Il est toutefois reconnu que dans certains cas, en raison du nombre de personnel de bord ou des circonstances régnantes, il pourrait ne pas être possible ou pratique d'escorter les pouvoirs publics pendant toute la durée de leur visite à bord. En pareil cas, le capitaine et/ou le SSO devrait se mettre généralement d'accord avec les pouvoirs publics et les services d'intervention d'urgence quant à leurs mouvements à bord. Le fait que les pouvoirs publics et les services d'intervention d'urgence puissent accomplir leurs tâches sans être escortés ne devrait pas être interprété comme un manquement du navire à l'obligation de mettre en œuvre des mesures de sûreté appropriées, ni comme la possibilité d'empêcher les pouvoirs publics et les services d'intervention d'urgence d'accomplir leurs tâches.

6.3 Les dispositions arrêtées pour escorter les pouvoirs publics, les services d'intervention d'urgence et les pilotes ne devraient pas les retarder indûment dans l'exécution de leurs tâches.

*Référence : Paragraphe B/9.16.6 du Code ISPS.*

## 7. ACCÈS AUX ZONES D'ACCÈS RESTREINT À BORD

7.1 Lors d'activités de routine, d'intervention d'urgence ou de maintien de l'ordre, les pouvoirs publics et les services d'intervention d'urgence peuvent demander à accéder aux zones d'accès restreint identifiées par le SSP conformément aux dispositions du paragraphe B/9.18 du Code ISPS. Dès lors que les raisons de la demande d'accès à une zone d'accès restreint ont été établies ou qu'elles indiquent que le fait de restreindre l'accès à cette zone constituerait une entrave à l'exécution de leurs tâches, le navire devrait prendre immédiatement les dispositions voulues pour l'accès à ces zones.

7.2 Bien que la passerelle de navigation puisse être une zone d'accès restreint, les pilotes ont besoin d'accéder à la passerelle pour exécuter des tâches indispensables en matière de sécurité. Les pilotes devraient pouvoir avoir accès à la passerelle sans avoir à fournir d'autres raisons, une fois que leur identité a été établie à la satisfaction du capitaine et/ou du SSO.

*Référence :* Paragraphe B/9.20 du Code ISPS.

## 8. ARMES À FEU

8.1 La législation nationale de chaque État régit le port d'armes à feu par les pouvoirs publics dans le cadre de l'exécution de leurs tâches. Le capitaine et le SSO devraient s'attendre à ce que divers pouvoirs publics portent des armes lorsqu'ils se trouvent à bord.

8.1.1 Il ne devrait pas être demandé à ces agents de remettre leurs armes à feu lorsqu'ils montent à bord.

8.2 Selon le paragraphe B/16.7 du Code ISPS, l'emploi d'armes à feu à bord ou à proximité des navires et dans les installations portuaires peut poser des risques particuliers et notables pour la sécurité, en particulier eu égard à certaines substances dangereuses ou potentiellement dangereuses et devrait être envisagé avec la plus grande prudence. Les fonctionnaires armés des pouvoirs publics devraient s'informer, lorsqu'ils montent à bord du navire, des marchandises dangereuses ou des matières potentiellement dangereuses présentes à bord et s'ils connaissent mal les risques liés à ces matières, demander des conseils spécifiques sur les précautions à observer en matière de sécurité. Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS devraient veiller à ce que les pouvoirs publics autorisés à porter des armes connaissent les risques spécifiques qui existent en matière de sécurité, eu égard aux substances dangereuses ou potentiellement dangereuses transportées à bord des navires et se trouvant dans les installations portuaires.

8.3 La présence à bord d'armes à feu appartenant à des pouvoirs publics, que ces armes aient été déclarées ou non lorsque les représentants de ces pouvoirs publics sont montés à bord du navire, ne devrait pas être interprétée comme un manquement du navire à l'obligation de mettre en œuvre ou de maintenir des mesures de sûreté appropriées.

## 9. PRATIQUE RECOMMANDÉE

9.1 Le personnel de bord responsable du contrôle de l'accès au navire devrait :

1. demander, à moins que d'autres dispositions aient été prises au préalable par l'agent du navire ou par son intermédiaire, que les pouvoirs publics, les services d'intervention d'urgence et les pilotes présentent leur document d'identification lorsqu'ils montent à bord et s'enquérir auprès des pouvoirs publics et des services d'intervention d'urgence de l'objet de la visite qu'ils ont l'intention d'effectuer ;

2. consigner les détails du document d'identification présenté, à condition que le fait de consigner ces renseignements n'empêche pas la personne en question d'exécuter ses tâches ;

3. escorter, si nécessaire et sans retard indû les pouvoirs publics ou les services d'intervention d'urgence à leur destination à bord ;

4. informer sans tarder, s'il y a lieu, le capitaine et le SSO de l'arrivée des pouvoirs publics des services d'intervention d'urgence ou du pilote ; et

5. vérifier l'authenticité du document d'identité ou d'identification, si le navire a des raisons sérieuses de douter de l'authenticité du document d'identification présenté, sans empêcher les pouvoirs publics ou les services d'intervention d'urgence d'exécuter leurs tâches.

**ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE**

4, ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR

Téléphone : 020-77357611 Télécopie : 020-75873210

Réf.T2-MSS/2.11.1

MSC.1 /Circ.1192

30 mai 2006

**GUIDE SUR L'AUTO-ÉVALUATION  
FACULTATIVE PAR LES GOUVERNEMENTS  
CONTRACTANTS À LA CONVENTION  
SOLAS ET PAR LES INSTALLATIONS  
PORTUAIRES**

À sa soixante-dix-neuvième session (1<sup>er</sup>-10 décembre 2004), le Comité de la sécurité maritime (le Comité) avait élaboré le Guide intérimaire sur l'auto-évaluation facultative de la sûreté par les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et par les installations portuaires (le Guide intérimaire) afin d'aider les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS à appliquer et à garantir le respect des prescriptions du chapitre X 1-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS. Ce guide intérimaire faisait l'objet de la circulaire MSC/Circ.1131.

2. À sa quatre-vingt-unième session (10-19 mai 2006), tenant compte des enseignements tirés de l'utilisation du Guide intérimaire qu'il avait approuvé à sa quatre-vingtième session (11-20 mai 2005) et des renseignements fournis par les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS qui avaient utilisé ce guide intérimaire - et qui attestent notamment de l'utilité des indications qui y étaient données, le Comité a révisé son contenu et approuvé le Guide sur l'auto-évaluation facultative par les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et par les installations portuaires (le Guide), qui figure en annexe à la présente circulaire.

3 Les méthodes décrites dans l'annexe ci-jointe sont destinées à être utilisées exclusivement par les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et par les installations portuaires lorsqu'ils procèdent à des auto-évaluations facultatives internes.

4 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS sont invités à porter le Guide ci-joint à l'attention des autorités désignées, des propriétaires et exploitants d'installations portuaires et des agents de sûreté des installations portuaires.

5 Les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif sont aussi invités à informer le Comité, dès que possible, des résultats de l'expérience qu'ils auront acquise dans l'utilisation de ce guide, afin qu'il examine les mesures à prendre.

6 La circulaire MSC/Circ.1131 contenant le Guide intérimaire sur l'auto-évaluation facultative par les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS et par les installations portuaires est annulée à compter de la date de diffusion de la présente circulaire.

**ANNEXE**

**GUIDE SUR L'AUTO-ÉVALUATION  
FACULTATIVE PAR LES GOUVERNEMENTS  
CONTRACTANTS À LA CONVENTION  
SOLAS ET PAR LES INSTALLATIONS  
PORTUAIRES**

1. En vertu des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS (les Gouvernements contractants) et les installations portuaires ont notamment des responsabilités en matière de sûreté de l'installation portuaire. Ces dispositions sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2004 et l'on trouvera dans les appendices du présent document un guide sur :

1. une méthode d'auto-évaluation de l'efficacité avec laquelle un Gouvernement contractant à la Convention SOLAS s'est acquittée, et continue à s'acquitter, de ses obligations eu égard à la sûreté de l'installation portuaire, et

2. un outil permettant aux installations portuaires d'auto-évaluer l'efficacité continue de leurs plans de sûreté de l'installation portuaire et de la mise en œuvre des mesures de sûreté pertinentes qui y sont énoncées.

2. L'auto-évaluation par un Gouvernement contractant peut être effectuée au sein même du gouvernement, lequel pourra également désigner des experts pour l'aider. De même, le personnel de l'installation portuaire pourra utiliser l'outil d'auto-évaluation avec l'assistance d'experts, s'il y a lieu.

3. La personne qui procède à l'auto-évaluation devrait bien connaître, au moins :

1. les prescriptions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, y compris les recommandations connexes élaborées par l'Organisation ;

2. les principes généraux relatifs à la sûreté; et

3. les activités des installations portuaires.

4. Les méthodes suivies et les auto-évaluations, une fois achevées, devraient être protégées contre tout

5. La mise en œuvre efficace des mesures de sûreté mises en place par les installations portuaires fait l'objet d'une responsabilité constante. Il est suggéré que les Gouvernements contractants auto-évaluent leurs méthodes après les avoir mises en œuvre et que par la suite, à des intervalles de cinq ans au plus, les installations portuaires procèdent quant à elles à des auto-évaluations annuelles.

*Appendice 1 : Questionnaire d'auto-évaluation facultative à l'intention des Gouvernements contractants*

*Appendice 2 : Outil d'auto-évaluation facultative de la sûreté de l'installation portuaire*

## APPENDICE 1

### QUESTIONNAIRE D'AUTO-ÉVALUATION FACULTATIVE À L'INTENTION DES GOUVERNEMENTS CONTRACTANTS

Un Gouvernement contractant peut utiliser le présent questionnaire - (questionnaire d'auto-évaluation facultative) pour l'auto-évaluation facultative de la sûreté de l'installation portuaire.

Les personnes qui, au nom du Gouvernement contractant, font l'auto-évaluation facultative de la conformité avec le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS devraient avoir une bonne connaissance du processus de mise en œuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS avant de procéder à l'auto-évaluation.

C'est pourquoi il peut être utile de recueillir les renseignements ci-dessous sur le processus de mise en œuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, avant de passer en revue leur application dans les installations portuaires.

Le questionnaire pour l'auto-évaluation facultative aidera ceux qui effectuent l'auto-évaluation facultative à bien cerner la stratégie adoptée par le Gouvernement contractant pour mettre en œuvre le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et le Code ISPS.

Un Gouvernement contractant qui utilise le questionnaire pour l'auto-évaluation facultative devrait tenir compte des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, de la partie A ou de la partie B du Code ISPS, des recommandations pertinentes élaborées<sup>1</sup> par l'Organisation et du Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports.

<sup>1</sup> La liste des documents connexes disponibles au moment de la publication, de la présente circulaire figure dans l'appendice de l'annexe à la circulaire MSC/Circ.1194 sur la Mise en œuvre effective du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

Les réponses au questionnaire d'auto-évaluation facultative devraient être suffisamment détaillées pour permettre au lecteur d'obtenir une image précise de l'approche que le Gouvernement contractant a adoptée pour appliquer les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS .

Des réponses suffisamment détaillées permettront d'éviter de tirer des conclusions erronées lors d'auto-évaluations facultatives ultérieures. Elles aideront aussi à dissiper tout doute éventuel lorsque des auto-évaluations seront effectuées par la suite par des personnes différentes.

#### Processus de mise en œuvre

1. Qui est l'autorité désignée? (SOLAS, règle XI-2/1.1)

2. Quelle est la législation nationale servant de fondement à la mise en œuvre du Code ISPS ? (Convention SOLAS, règles XI-2/2 et XI-2/110)

3. Quelles directives ont été fournies à l'industrie pour mettre en œuvre le Code ISPS ? (Convention SOLAS, règles XI-2/2 et XI-2/10)

4. Quels sont les moyens de communication avec les installations portuaires en ce qui concerne la mise en œuvre du Code ISPS ? (SOLAS, règles XI-2/3 et XI-2/10)

5. Quels sont les processus en place pour faire le point sur la conformité au Code ISPS, au départ et par la suite ? (Convention SOLAS, règle XI-2/10.2)

6. Quelle définition le Gouvernement contractant donne-t-il d'une installation portuaire ? (Convention SOLAS, règle XI-2/1.1)

7. Quelles sont les procédures utilisées pour déterminer dans quelle mesure les installations portuaires sont tenues de se conformer au Code ISPS, en particulier en ce qui concerne les installations portuaires qui fournissent parfois des services à des navires qui effectuent des voyages internationaux ? (Convention SOLAS, règles XI-2/2.1, XI-2/2.2)

8. Le Gouvernement contractant a-t-il conclu par écrit des accords bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres Gouvernements contractants concernant d'autres arrangements en matière de sûreté ? (Convention SOLAS, règle XI-2/11.1)

9. Le Gouvernement contractant a-t-il autorisé une installation portuaire ou un groupe d'installations portuaires à mettre en œuvre des dispositions équivalentes en matière de sûreté ? (Convention SOLAS, règle XI-2/12.1)

10. Qui est responsable de la communication de renseignements à l'OMI et de leur mise à jour, conformément à la règle XII-2/13 de la Convention SOLAS ? (Convention SOLAS, règle XI-2/13)

*Évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (PFSA)*

1. Qui effectue les PFSA ? (Convention SOLAS, règle XI-2/1 0.2.1, Code ISPS, section A/15.2 et 15.2.1)
2. Comment les PFSA sont-elles effectuées et approuvées ? (Code ISPS, sections A/15.2 et 15.2.1)
3. Quelles sont les qualifications minimales exigées des personnes qui effectuent les PFSA ? (Code ISPS, section A/15.3)
4. Utilise-t-on des PFSA pour chaque plan de sûreté de l'installation portuaire ? (Code ISPS, section A/15.1)
5. Les PFSA uniques couvrent-elles plusieurs installations portuaires ? (Code ISPS, section A/15.6)
6. À qui incombe la responsabilité d'informer l'OMI si une PFSA unique couvre plusieurs installations portuaires ? (Code ISPS, section A/15.6)
7. Quelles directives nationales ont été mises au point pour faciliter l'achèvement des PFSA ? (Convention SOLAS, règle XI-2/10.2.1)
8. Quelles procédures sont en place pour déterminer quand doit avoir lieu une réévaluation ? (Code ISPS, section A/15.4)
9. Quelles procédures sont en place pour protéger les PFSA contre tout accès ou toute divulgation non autorisés ? (Code ISPS, section A/15.7)

*Plans de sûreté de l'installation portuaire (PFSP)*

1. Comment sont désignés les agents de sûreté de l'installation portuaire ? (Code ISPS, section A/17.1).
2. Quelles prescriptions minimales en matière de formation ont été établies par le Gouvernement contractant pour les agents de sûreté de l'installation portuaire ? (Code ISPS, section A/18.1).
3. Des procédures sont-elles utilisées pour déterminer les personnes/organismes responsables de l'élaboration des PFSP ? Dans l'affirmative, préciser.
4. Des procédures sont-elles en place pour protéger les PFSP contre tout accès non autorisé ? (Code ISPS, sections A/16.7 et A/16.8).
5. Quelles procédures sont en place aux fins d'approbation et de modification ultérieure des PFSP ? (Code ISPS, section A/16.6).

*Niveaux de sûreté*

1. Quelle est l'autorité à laquelle il incombe d'établir le niveau de sûreté des installations portuaires ? (Convention SOLAS, règle XI-2/3.2).
- 2.. Quelles sont les procédures utilisées par l'autorité responsable pour communiquer les niveaux de sûreté aux installations portuaires ? (Convention SOLAS, règle XI-2/3.2).

3. Quelles sont les procédures utilisées pour communiquer les niveaux de sûreté des installations portuaires aux navires ? (Convention SOLAS, règles XI-2/4.3 et XI-2/7.1).

4. Quels sont les points de contact et les procédures au sein du Gouvernement contractant pour recevoir les renseignements sur le niveau de sûreté de l'installation portuaire et pour notifier aux navires les coordonnées des points de contact ? (Convention SOLAS, règle XI-2/7.2).

*Déclaration de sûreté*

1. Quelles sont les procédures utilisées pour déterminer quand une déclaration de sûreté est requise ? (Convention SOLAS, règle XI-2/10.3, Code ISPS, section A/5.1).
2. Quelle est la durée minimale pendant laquelle une déclaration de sûreté doit être conservée ? (Code ISPS, section A/5.6).

*Délégation de tâches et d'obligations*

1. Quelles tâches et obligations le Gouvernement contractant a-t-il déléguées aux organismes de sûreté reconnus ou autres ? (Code ISPS, section A/4.3).
2. À qui ces tâches et obligations ont-elles été déléguées ? Quelles procédures de contrôle sont en place ? (Convention SOLAS, règle XI-2/13.2).

## APPENDICE 2

### OUTIL D'AUTO-ÉVALUATION FACULTATIVE DE LA SÛRETÉ DE L'INSTALLATION PORTUAIRE

L'outil d'auto-évaluation de la sûreté de l'installation portuaire (l'outil d'auto-évaluation facultatif) peut servir à examiner l'état de l'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS à bord des navires.

Cet outil aidera à identifier les aspects du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS sur lesquels l'installation portuaire/l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) ou le Gouvernement contractant peuvent agir en vue de renforcer le processus de mise en œuvre du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

Les prescriptions obligatoires concernant l'application du Code ISPS dans une installation portuaire sont énoncées dans la règle XI-2/10 de la Convention SOLAS et dans la section A/14.2 du Code ISPS. C'est pourquoi l'intitulé de chaque rubrique ci-dessous est emprunté à cette section A/14.2 du Code ISPS.

En utilisant le présent outil d'auto-évaluation facultative, la personne qui procède à l'auto-évaluation facultative devrait tenir compte des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS, de celles de la partie A du Code ISPS et de celles de la partie B qui sont applicables en vertu de la législation nationale, ainsi que des recommandations<sup>2</sup> connexes élaborées par l'Organisation et du Recueil de directives pratiques OMI/OIT sur la sûreté dans les ports.

Il faudrait que la section ci-dessous soit remplie avant le formulaire proprement dit. Elle peut l'être par l'agent de sûreté de l'installation portuaire, l'organisme de sûreté reconnu ou d'autres personnes et elle offrira un aperçu des activités de l'installation portuaire.

### 1. Renseignements généraux sur l'installation portuaire :

Nom de l'installation portuaire .....	.....
Nom de l'exploitant/l'autorité responsable.....	.....
Nom du port, lorsqu'il y a lieu .....	.....
Nom de l'agent de sûreté de l'installation portuaire (PFSO) .....	.....
Nombre moyen de navires soumis à la Convention SOLAS qui sont desservis chaque année .....	.....

<sup>2</sup> La liste des documents connexes disponibles au moment de la diffusion de la présente circulaire figure dans l'appendice de l'annexe à la circulaire MSC/Circ.1194 sur la Mise en œuvre effective du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

### 2. Caractéristiques spécifiques éventuelles de l'installation portuaire, y compris le trafic maritime, qui risquent d'accroître la probabilité d'incidents de sûreté.

Navires à passagers.....	<input type="checkbox"/>	Autres marchandises dangereuses.....	<input type="checkbox"/>
Terminal roulier/conteneurs .....	<input type="checkbox"/>	Proximité d'une installation militaire .....	<input type="checkbox"/>
Matières et objets explosibles .....	<input type="checkbox"/>	Navires militaires .....	<input type="checkbox"/>
Terminal pétrolier/gazier (raffinerie) .....	<input type="checkbox"/>	Embarquement de personnel ou de chargement militaire .....	<input type="checkbox"/>
Stockage de gaz de pétrole liquéfié (GPL), . de gaz naturel liquéfié (GNL) ou d'essence....	<input type="checkbox"/>	Autres (préciser) .....	<input type="checkbox"/>

### 3. Accords et arrangements en matière de sûreté

L'installation portuaire est-elle visée par d'autres arrangements en matière de sûreté ? (règle XI-2/11 de la Convention SOLAS et paragraphe B/4.26 du Code ISPS). Dans l'affirmative, prière de donner les renseignements pertinents.	.....
L'installation portuaire a-t-elle mis en œuvre d'autres arrangements équivalents en matière de sûreté autorisés par le Gouvernement contractant ? (règle XI-2/12.2 de la Convention SOLAS). Dans l'affirmative, prière de donner les renseignements pertinents.	.....
L'installation portuaire est-elle exploitée en vertu de mesures de sûreté temporaires ? Dans l'affirmative, celles-ci ont-elles été approuvées par le Gouvernement contractant ? Dans l'affirmative, prière de donner les renseignements pertinents.	.....

*Comment remplir le formulaire d'auto-évaluation facultative :*

- Les questions figurant dans l'outil d'auto-évaluation facultative ne s'appliquent pas toutes aux installations portuaires de tous types ou de toutes dimensions, ou ne sont pas toutes pertinentes. Certaines s'appliquent uniquement à certains types d'installations portuaires. Dans ce cas, le fait que la question ne s'applique pas devrait être indiqué dans la case "Observations".

- Dans l'outil d'auto-évaluation facultative, la case "Observations" permet de donner des explications lorsque l'option "Autres" a été sélectionnée. Toutefois, l'expérience démontre qu'il est aussi utile d'utiliser la case "Observations" lorsque la case "Non" a été cochée, pour expliquer pourquoi la réponse est négative et indiquer les mesures ou procédures en place. Les mesures proposées devraient être consignées dans la section "Recommandations" de l'outil d'auto-évaluation facultative.

- S'agissant des questions à options multiples (c'est-à-dire les questions 3.3, 3.6, 4.2, 4.11, 4.12, 5.4, 6.4 et 9.2), les cases "Oui/Non/Autres" devraient être remplacées par une seule colonne contenant plusieurs cases qu'il faudrait cocher selon qu'il convient. Cela sera utile dans les cas où une réponse négative peut être interprété à tort comme dénotant un défaut de conformité. Des explications plus détaillées concernant les mesures et procédures en place devraient être fournies dans la case "Observations" et les mesures proposées devraient être consignées dans la section "Recommandations de l'outil d'auto-évaluation facultative".

- S'assurer qu'à chaque question, l'une des cases est cochée.

- Si vous avez coché "Oui" et que les mesures/procédures ne sont pas indiquées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire (SSP), veuillez décrire brièvement les mesures/procédures en question dans la case "Observations".

- Si vous avez coché "Non" dans la partie A, veuillez indiquer pourquoi dans la case "Observations".

- Si vous avez coché la case "Autres" dans la partie B, veuillez donner quelques précisions dans la case réservée aux observations. Il peut s'agir par exemple d'autres accords ou d'arrangements équivalents qui ont été mis en place.

- Lorsque la question est sans objet, veuillez cocher la case "Autres" et porter la mention "Sans objet" (SO.) dans la case "Observations".

- Si d'autres mesures/procédures que celles qui sont énumérées dans le Code ISPS sont en place, veuillez les décrire brièvement dans la case "Observations".

- Si les travaux relatifs à la mise en œuvre des mesures décrites dans la partie B ou de toute autre solution sont en cours, il convient d'indiquer le calendrier des travaux dans la case "Observations".

- Si la case réservée aux observations ne suffit pas, continuer sur une feuille séparée. Dans ce cas, indiquer sur la feuille le numéro de la question afin qu'il soit plus facile de s'y reporter.

- Utiliser la case "Recommandations" pour indiquer les éventuelles lacunes constatées et les moyens d'y remédier.

La case intitulée "Résultats de l'auto-évaluation facultative" devrait servir à indiquer brièvement les conclusions du processus d'évaluation; elle pourra être utilisée, de même que les observations formulées dans les cases "Recommandations", pour planifier les futures mesures à mettre en place en matière de sûreté. Il conviendrait d'inclure également un calendrier de mise en œuvre des recommandations formulées.

**1. Veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire (Code ISPS, sections A/14.2.1 et A/14.3)**

**Partie A****Oui****Non****Autres**

<p>1. Les moyens dont dispose l'installation portuaire pour veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté satisfont-ils aux prescriptions énoncées dans le plan de sûreté de l'installation portuaire pour les niveaux de sûreté 1 et 2 ? (Code ISPS, section A/14.2.1)<sup>3</sup></p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>Observations :</p>	
<p>2. L'installation portuaire a-t-elle pris des mesures visant à empêcher l'introduction dans l'installation portuaire, d'armes, de substances dangereuses et d'engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou le port ? (Code ISPS, section A/16.3.1)</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>Observations :</p>	
<p>3. L'installation portuaire a-t-elle mis en place des procédures d'évacuation en cas de menace contre la sûreté ou d'atteinte à la sûreté ? (Code ISPS, section A/16.3 .5)</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>Observations :</p>	
<p>.4 L'installation portuaire a-t-elle mis en place des procédures pour donner suite à une alerte dans le cas où le système d'alerte de sûreté d'un navire a été activé ? (Code ISPS, section A/16.3.14)</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>Observations:</p>	

<sup>3</sup> La référence indiquée entre parenthèses correspond à une section de la partie A ou à un paragraphe de la partie B du Code ISPS.

**Partie B - Organisation des tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire (Code ISPS, paragraphe B/16.8)**

Oui      Non      Autres

<p>5. L'installation portuaire a-t-elle défini le rôle et la structure de l'organisation de sa sûreté ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.1)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>6. L'installation portuaire a-t-elle défini les tâches et responsabilités de l'ensemble du personnel de l'installation portuaire assumant des fonctions liées à la sûreté ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.2)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>7. L'installation portuaire a-t-elle déterminé la formation que doit avoir reçue l'ensemble de son personnel qui assume des fonctions liées à la sûreté ? (Code ISPS, sections A/18.1, A/18.2, A/18.3 et paragraphe B/16.8.2)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>8. L'installation portuaire a-t-elle arrêté les mesures nécessaires pour permettre d'évaluer l'efficacité de chaque membre du personnel assumant des fonctions liées à la sûreté ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.2)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>9. L'installation portuaire a-t-elle établi des liens entre l'organisation de la sûreté de l'installation portuaire et d'autres autorités nationales ou locales ayant des responsabilités en matière de sûreté ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.3)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

	Oui	Non	Autres
10. L'installation portuaire a-t-elle établi les procédures et les pratiques permettant de protéger les informations confidentielles relatives à la sûreté qui sont détenues sous forme imprimée ou électronique ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
11. L'installation portuaire a-t-elle établi les procédures nécessaires pour évaluer si les mesures et procédures de sûreté et le matériel de sûreté restent efficaces ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
12. L'installation portuaire a-t-elle établi les procédures nécessaires pour évaluer le matériel de sûreté, y compris celles qui permettent d'identifier et de rectifier les défaillances ou défauts de fonctionnement du matériel ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
13. L'installation portuaire a-t-elle établi les procédures à suivre pour garantir la soumission et l'évaluation des rapports concernant le non-respect éventuel des mesures de sûreté ou les problèmes liés à la sûreté ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.8)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
14. L'installation portuaire a-t-elle établi les procédures à permettant de tenir et de mettre à jour l'inventaire des marchandises dangereuses et des substances potentiellement dangereuses qui se trouvent dans l'installation portuaire, y compris leur emplacement ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.11)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

Oui      Non      Autres

<p>15. L'installation portuaire a-t-elle prévu les moyens d'alerter les rondes côté mer et les équipes spécialisées dans la fouille et d'obtenir leurs services, y compris pour la recherche d'explosifs et les inspections sous-marins ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.12)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>16. L'installation portuaire a-t-elle établi les procédures permettant d'aider les agents de sûreté du navire à confirmer sur demande, l'identité des personnes cherchant à monter à bord ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.13)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>17. L'installation portuaire a-t-elle établi les procédures permettant de faciliter le congé à terre du personnel des navires ou les changements de personnel ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.14)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>18. L'installation portuaire a-t-elle établi les procédures permettant de faciliter l'accès au navire des visiteurs, y compris des représentants des organismes chargés du bien-être et des conditions de travail des gens de mer ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.14)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

**2. Contrôler l'accès à l'installation portuaire (Code ISPS, sections A/14.2.2, A/14.2.1 et A/14.3)****Partie A**

	Oui	Non	Autres
1. Les moyens dont dispose l'installation portuaire pour contrôler l'accès à l'installation portuaire satisfont-ils aux prescriptions énoncées dans le PFSP pour les niveaux de sûreté 1 et 2 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

**Partie B - Mise en place de mesures de sûreté pour l'accès à l'installation portuaire (Code ISPS, paragraphes B/16.10 et B/16.19.I)**

2. L'installation portuaire a-t-elle identifié le ou les emplacements appropriés où des mesures de sûreté pourraient être appliquées pour restreindre ou interdire l'accès ? Ces mesures devraient s'appliquer à tous les points d'accès identifiés dans le PFSP aux niveaux de sûreté 1 et 2. (Code ISPS, paragraphes B/16.11 et B/16.19.I)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
3. L'installation portuaire a-t-elle précisé le type de restriction ou d'interdiction et les moyens de les faire appliquer à tous les points d'accès identifiés dans le PFSP aux niveaux de sûreté 1 et 2 ? (Code ISPS, paragraphes B/16.11, B/16.19.2 et B/16.19.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
4. L'installation portuaire a-t-elle défini des mesures pour permettre de procéder à des fouilles plus fréquentes des personnes, des effets personnels et des véhicules au niveau de sûreté 2 ? (paragraphe B/16.19.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
5. L'installation portuaire a-t-elle défini des mesures pour refuser l'accès aux visiteurs qui ne peuvent pas fournir de justification vérifiable expliquant pourquoi ils souhaitent entrer dans l'installation portuaire au niveau de sûreté 2 ? (Code ISPS, paragraphe B/16.19.5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

**Partie B - Mise en place de mesures de sûreté pour les personnes (Code ISPS, paragraphe B/16.12)**

	Oui	Non	Autres
6. L'installation portuaire a-t-elle défini le moyen d'identification requis pour autoriser les personnes à avoir accès à l'installation portuaire et à rester à l'intérieur de l'installation portuaire sans être y Questionnées ? (Code ISPS, paragraphe B/16.12)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
7. L'installation portuaire a-t-elle prévu le moyen d'établir une distinction entre le personnel permanent, le personnel temporaire et les visiteurs ? (Code ISPS, paragraphe B/16.12)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
8. L'installation portuaire a-t-elle les moyens de vérifier l'identité des passagers et la légitimité de leurs cartes d'embarquement, billets, etc.? (Code ISPS, paragraphe B/16.12).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
9 L'installation portuaire a-t-elle prévu des dispositions pour que les systèmes d'identification soient régulièrement mis à jour ? (Code ISPS, paragraphe B/16.12)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
10 L'installation portuaire a-t-elle prévu des dispositions pour faciliter la mise en place de mesures disciplinaires en cas de non-respect des procédures prévues dans le cadre des systèmes d'identification ? (Code ISPS, paragraphe B/16.12).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
11. L'installation portuaire a-t-elle mis en place des procédures pour refuser l'accès à l'installation portuaire aux personnes qui refusent ou ne sont pas en mesure d'établir leur identité ou de confirmer l'objet de leur visite au PFSO et aux autorités nationales ou Locales ? (Code ISPS, paragraphe B/16.13)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations:			

**Partie B - Emplacements réservés à la fouille (Code ISPS, paragraphe B/16.14)**

Oui      Non      Autres

<p>12. L'installation portuaire a-t-elle spécifié le ou les emplacements où la fouille de personnes et de leurs effets personnels ainsi que des véhicules puisse se poursuivre sans interruption quelles que soient les conditions météorologiques régnantes ? (Code ISPS, paragraphe B/16.14)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>13. L'installation portuaire a-t-elle mis en place des procédures pour acheminer directement les personnes, les effets personnels ou les véhicules qui ont été fouillés vers les zones d'embarquement, d'attente et de chargement des véhicules réglementées ? (Code ISPS, paragraphe B/16. 1 4)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>14. L'installation portuaire a-t-elle spécifié des emplacements séparés pour les passagers qui embarquent et les passagers qui débarquent, pour le personnel du navire et leurs effets, afin que les personnes qui n'ont pas été contrôlées n'entrent pas en contact avec les personnes qui ont été contrôlées? (Code ISPS, paragraphe BI16.15)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>15. Le PFSP détermine-t-il la fréquence de tous les contrôles de l'accès à l'installation portuaire ? (Code ISPS, paragraphe B/16.16)</p> <p>Observations:</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

**Partie B - Mise en place de points de contrôle (Code ISPS, paragraphe B/16.17)**

<p>16. Le PFSP indique-t-il les points de contrôle pour les zones d'accès restreint délimitées par une clôture ou des barrières d'un type approuvé par le gouvernement du pays ? (Code ISPS, paragraphe B/16.17. 1)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
---	--

	Oui	Non	Autres
17. Le PFSP identifie-t-il les points d'accès qui, n'étant pas utilisés régulièrement, devraient être fermés et verrouillés en permanence et des procédures pour leur contrôle ? (Code ISPS, paragraphe B/I 6.17.7)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

**3. Surveiller l'installation portuaire, y compris la ou les zones de mouillage et d'amarrage (Code ISPS, sections A/14.2.3 et A/14.3)**

**Partie A**

1. Les moyens mobilisés par l'installation portuaire pour surveiller l'installation, y compris la ou les zones de mouillage et d'amarrage, satisfont-ils aux prescriptions énoncées dans le PFSP pour les niveaux de sûreté 1 et 2 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

**Partie B - Portée de la surveillance de la sûreté de l'installation portuaire (Code ISPS, paragraphe 8/16.49)**

2. L'installation portuaire est-elle dotée de moyens permettant de surveiller l'installation portuaire et ses proches abords, à terre et sur l'eau, en permanence ? (Code ISPS, paragraphe BI16.49)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
3. Parmi les moyens ci-après, quels sont ceux utilisés pour surveiller l'installation portuaire et ses proches Abords ? (Code ISPS, paragraphe B/16.49)	A <input type="checkbox"/>	B <input type="checkbox"/>	C <input type="checkbox"/>
A. Rondes des gardes chargés de la sûreté	D <input type="checkbox"/>	E <input type="checkbox"/>	F <input type="checkbox"/>
B. Rondes motorisées	G <input type="checkbox"/>	H <input type="checkbox"/>	I <input type="checkbox"/>
C. Rondes sur l'eau	J <input type="checkbox"/>	K <input type="checkbox"/>	L <input type="checkbox"/>
D. Dispositifs automatiques de détection d'intrusion	M <input type="checkbox"/>	N <input type="checkbox"/>	O <input type="checkbox"/>
E. Équipements de surveillance	P <input type="checkbox"/>	Q <input type="checkbox"/>	R <input type="checkbox"/>
Observations :			
4. Si des dispositifs automatiques de détection d'intrusion sont utilisés, ceux-ci déclenchent-ils une alarme sonore et/ou visuelle à un ou des emplacements surveillés en permanence ? (Code ISPS, paragraphe B/16.50)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

Oui	Non	Autres
-----	-----	--------

5. Le PFSP spécifie-t-il les procédures et les équipements nécessaires à chaque niveau de sûreté ? (Code ISPS, paragraphe B/16.51).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
6. L'installation portuaire a-t-elle défini des mesures pour renforcer les mesures de sûreté appliquées aux niveaux de sûreté 1 et 2? (Code ISPS, paragraphes B/16.5.1, B/16.53.1, B/16.53.2 et B/16.53.3)			
A. Accroître la couverture et l'intensité de l'éclairage ou l'utilisation des équipements de surveillance	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. Accroître la fréquence des rondes à pied, motorisées et sur l'eau	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Affecter du personnel supplémentaire	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Surveillance	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
7. Le PFSP spécifie-t-il les procédures et les équipements nécessaires pour garantir que les équipements de surveillance pourront fonctionner en permanence, compte tenu des effets éventuels des conditions météorologiques ou des coupures de courant ? (Code ISPS, paragraphe B/16.51).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

#### Partie B - Éclairage de l'installation portuaire (Code ISPS, paragraphe BI16.49.1)

8. L'installation portuaire est-elle suffisamment éclairée pour permettre de détecter la présence de personnes non autorisées aux points d'accès ou autour de ceux-ci, et surveiller le périmètre, les zones d'accès restreint et les navires en permanence, y compris pendant la nuit et les périodes de visibilité réduite? (Code ISPS, paragraphe B/16.49.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations:			

## 4. Surveiller les zones d'accès restreint (Code ISPS, sections A.14.2.4 et A/14.3)

## Partie A

Oui	Non	Autres
-----	-----	--------

1. Les moyens mis en place par l'installation portuaire pour limiter et surveiller les zones d'accès restreint satisfont-ils aux dispositions du PFSP pour les niveaux de sûreté 1 et 2 ? (sections A/14.2.4 et A/14.3 du Code ISPS)

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------

Observations :

## Partie B - Établissement de zones d'accès restreint (Code ISPS, paragraphe B/16.21)

2. Des zones d'accès restreint ont-elles été identifiées à l'intérieur de l'installation portuaire (Code ISPS, paragraphe B/16.21)

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------

Observations :

3. Lesquels des éléments ci-après sont-ils identifiés dans le PFSP pour les zones d'accès restreint ? (Code ISPS, paragraphe B/16.21)

A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Observations :

## Partie B - Mesures de sûreté (Code ISPS, paragraphe B/1 6.22)

4. Les zones d'accès restreint sont-elles clairement signalées de manière à indiquer que l'accès à ces zones est restreint et que la présence de personnes non autorisées constitue une infraction aux mesures de sûreté ? (Code ISPS, paragraphe B/16.23)

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------

Observations :

	Oui	Non	Autres
5. Des mesures sont-elles en place pour contrôler l'accès aux zones d'accès restreint par des personnes ? (Code ISPS, paragraphe B/16.22.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
6. L'installation portuaire a-t-elle les moyens de vérifier que les passagers n'ont pas accès sans supervision aux zones d'accès restreint ? (Code ISPS, paragraphe B/16.12)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
7. Des mesures sont-elles en place pour contrôler l'entrée, le stationnement, le chargement et le déchargement des véhicules ? (Code ISPS, paragraphe B/16.22.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
8. Des mesures sont-elles en place pour contrôler le mouvement et l'entreposage des cargaisons et des provisions de bord ? (Code ISPS, paragraphe B/16.22.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
9. Des mesures sont-elles en place pour contrôler les bagages ou les effets personnels non accompagnés ? (Code ISPS, paragraphe B/16.22.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
10. Si des dispositifs automatiques de détection d'intrusion sont installés, alertent-ils un centre de contrôle qui puisse réagir au déclenchement de l'alarme ? (Code ISPS, paragraphe B/16.24)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

	Oui	Non	Autres
11. Parmi les mesures de sûreté ci-après, quelles sont celles qui sont appliquées pour contrôler l'accès aux zones d'accès restreint ? (Code ISPS, paragraphe B/16.27)	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A. Barrières permanentes ou temporaires autour de la zone d'accès restreint	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. Points d'accès contrôlés par des gardes lorsqu'ils sont en service	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Points d'accès pouvant être verrouillés ou barrés lorsqu'ils ne sont pas utilisés	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Utilisation de laissez-passer pour indiquer qu'une personne a un droit d'accès	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E. Signalisation des véhicules autorisés	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F. Service de garde et de ronde	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G. Utilisation de dispositifs automatiques de détection d'intrusion ou d'équipements ou systèmes de surveillance	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H. Contrôle du mouvement des navires au voisinage des navires utilisant l'installation portuaire	Observations :		
12. L'installation portuaire a-t-elle mis en place des mesures pour renforcer la sûreté des zones d'accès restreint au niveau de sûreté 2 ? (Code ISPS, paragraphe B/16.28)	A <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A. Barrières renforcées	B <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. Nombre de points d'accès réduit	C <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Contrôle renforcé des points d'accès	D <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Stationnement restreint	E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
E. Contrôle des mouvements à l'intérieur de la zone	F <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
F. Surveillance permanente	G <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
G. Rondes plus fréquentes	H <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
H. Restriction de l'accès aux espaces adjacents au navire	Observations :		

	Oui	Non	Autres
13. L'installation portuaire a-t-elle mis en place des mesures pour renforcer l'efficacité des barrières, réduire le nombre de points d'accès et renforcer le contrôle de l'accès aux zones d'accès restreint au niveau de sûreté 2 ? (Code ISPS, paragraphe B/16.28)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

### 5. Superviser la manutention de la cargaison (Code ISPS, sections A/14.2.5 et A/14.3)

#### Partie A

1. Les moyens mis en place par l'installation portuaire pour superviser la manutention de la cargaison satisfont-ils aux dispositions du PFSP pour les niveaux de sûreté 1 et 2 ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

#### Partie B - Empêcher toute manipulation criminelle (Code ISPS, paragraphe B/16.30.1)

2. Des mesures sont-elles prises pour inspecter régulièrement l'intégrité de la cargaison, y compris la vérification des scellés, à l'entrée et lors de l'entreposage dans l'installation portuaire aux niveaux de sûreté 1 et 2 ? (Code ISPS, paragraphe B/16.32.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
3. Des mesures sont-elles prises pour inspecter régulièrement les engins de transport avant et pendant les opérations de manutention de la cargaison ? (Code ISPS, paragraphe B/16.32.1)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

Oui

Non

## Autres

<p>4. Parmi les moyens ci-après, quels sont ceux utilisés pour inspecter la cargaison? (Code ISPS, paragraphe B/I6.33)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A. Examen visuel</li> <li>B. Examen physique</li> <li>C. Utilisation de matériel d'imagerie/détection</li> <li>D. Autres dispositifs mécaniques</li> <li>E. Chiens</li> </ul>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>Observations :</p>	
<p>5. Des zones d'accès restreint sont-elles désignées pour effectuer les inspections des engins de transport si les scellés d'un conteneur semblent avoir été manipulés ? (Code ISPS, paragraphe B/I 6.32.4)</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>Observations:</p>	
<p>6. L'installation portuaire a-t-elle mis en place des mesures permettant des contrôles plus poussés pour s'assurer que seules les cargaisons accompagnées des documents requis entrent dans l'installation portuaire et, le cas échéant, ne sont entreposées que temporairement au niveau de sûreté 2 ? (Code ISPS, paragraphe B/16.35.2)</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>Observations :</p>	
<p>7. L'installation portuaire a-t-elle mis en place des mesures permettant une fouille plus poussée des véhicules, une vérification plus fréquente et plus détaillée des scellés, ainsi que d'autres méthodes pour empêcher la manipulation criminelle au niveau de sûreté 2 ? (Code ISPS, paragraphe B/16.35.3)</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>Observations :</p>	

**Partie B. Empêcher qu'une cargaison non autorisée soit acceptée (Code ISPS, paragraphe B/16.30.2)**

Oui      Non      Autres

<p>8. La note de livraison ou une documentation équivalente concernant la cargaison a-t-elle été vérifiée avant que la cargaison ne soit acceptée? (Code ISPS, paragraphe B/16.32.2)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>9. Des procédures sont-elles utilisées pour procéder à des fouilles aléatoires ou sélectives des véhicules aux points d'accès à l'installation ? (Code ISPS, paragraphe B/16.32.3)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

**Partie B - Contrôle de l'inventaire (Code ISPS, paragraphe B/16.31)**

<p>10. Des procédures de contrôle de l'inventaire sont-elles utilisées aux points d'accès à l'installation ? (Code ISPS, paragraphe B/16.31)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>11. Des moyens d'identification sont-ils utilisés pour déterminer si la cargaison à l'intérieur de l'installation portuaire qui attend d'être chargée a été soit inspectée et acceptée, soit temporairement entreposée dans une zone d'accès restreint ? (Code ISPS, paragraphe B/16.31)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

**6. Superviser la manutention des provisions de bord (Code ISPS, sections A/14.2.6, A/14.3)****Partie A**

<p>1. Les moyens mis en place par l'installation portuaire pour superviser les provisions de bord satisfont-ils aux prescriptions prévues par le PFSP pour les niveaux de sûreté 1 et 2 ? (Code ISPS, section A/14.2.6)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
---	--

**Partie B - Mesures de sûreté concernant les provisions de bord (Code ISPS, paragraphe B/16.38)**

	Oui	Non	Autres
2. Les provisions de bord sont-elles vérifiées pour s'assurer de l'intégrité des emballages aux niveaux de sûreté 1 et 2 ? (Code ISPS, paragraphes B/16.38.1 et B/16.42.1)  Observations :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Des procédures sont-elles établies pour empêcher que des provisions de bord soient acceptées dans l'installation portuaire sans qu'une inspection n'ait été menée aux niveaux de sûreté 1 et 2 ? (Code ISPS, paragraphes B/16.38.2 et B/16.42.2)  Observations :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Parmi les moyens ci-après, quels sont ceux utilisés pour inspecter les provisions de bord ? (Code ISPS, paragraphe B/16.41)  A. Examen visuel B. Examen physique C. Utilisation de matériel d'imagerie/détection D. Autres dispositifs mécaniques E. Chiens  Observations :	A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> E <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
5. Des procédures sont-elles établies pour empêcher toute manipulation criminelle des provisions de bord ? (Code ISPS, paragraphe B/16.38.3)  Observations :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Les livraisons de bord sont-elles précédées par une notification préalable de la composition du chargement, des coordonnées du chauffeur et des numéros d'immatriculation du Véhicule ? (Code ISPS, paragraphe B/16.40.2)  Observations :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. L'accès à l'installation portuaire est-il refusé aux provisions de bord qui n'ont pas été commandées? (Code ISPS, paragraphe B/16.38.4)  Observations :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Oui	Non	Autres
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>8. Des procédures sont-elles en place pour empêcher que des provisions de bord soient acceptées si elles n'ont pas été commandées ? Les manifestes et bons de commande sont-ils validés avant d'autoriser l'accès des provisions de bord à l'installation portuaire aux niveaux de sûreté 1 et 2 ? (Code ISPS, paragraphe B/16.38.4)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>9. Est-il procédé à une fouille des véhicules de livraison de provisions de bord avant que ceux-ci n'entrent dans l'installation portuaire? (Code ISPS, paragraphe B/16.38.5)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>10. Les véhicules de livraison sont-ils escortés à l'intérieur de l'installation portuaire aux niveaux de sûreté 1 et 2 ? (Code ISPS, paragraphes B/16.38.6 et B/16.42.4)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<p>11. L'installation portuaire accroît-elle l'utilisation de matériel d'imagerie/détection, d'autres dispositifs mécaniques ou de chiens au niveau de sûreté 2 ? (Code ISPS, paragraphe B/16.3.2)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

#### 7. Veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible

(Code ISPS, sections A/14.2.7 et A/14.3)

##### Partie A

<p>1. Le matériel et les procédures de communication utilisés par l'installation portuaire satisfont-ils aux prescriptions prévues par le PFSP pour les niveaux de sûreté 1 et 2 ? (Code ISPS, section A/14.2.7)</p> <p>Observations :</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
--	--

**Partie B - Efficacité du matériel et des procédures de communication (Code ISPS, paragraphe B/16.8.4)**

	Oui	Non	Autres
2. L'installation portuaire est-elle équipée de systèmes auxiliaires pour les communications internes et externes, qui sont disponibles en permanence quels que soient le niveau de sûreté et les conditions météorologiques, y compris en cas d'éventuelle coupure de courant aux niveaux de sûreté 1 et 2 ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
3. Le personnel affecté à la sûreté est-il formé au maniement du matériel de communication et maîtrise-t-il son utilisation ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
4. Les numéros de téléphone du personnel essentiel sont-ils justes et sont-ils régulièrement vérifiés ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
5. Des procédures sont-elles en place pour veiller à ce que les systèmes et le matériel de communication de l'installation portuaire soient entretenus ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
6. L'installation portuaire a-t-elle mis en place des procédures et des moyens pour que le PFSO puisse efficacement faire connaître tout changement de niveau de sûreté dans l'installation portuaire à un navire en interface avec le port ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

**Partie B - Protection du matériel et des installations de communication (Code ISPS, paragraphe B/16.8.5)**

	Oui	Non	Autres
7. Des procédures sont-elles en place pour protéger le matériel et l'infrastructure de radio et de télécommunication et les systèmes informatiques ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
8. Des procédures de contrôle à l'entrée sont-elles en place pour limiter l'accès aux installations et infrastructures de communication ? (Code ISPS, paragraphe B/16.8.5)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

**8. Formation, exercices et entraînements (Code ISPS, section A/18)**

**Partie A**

1. Le PFSO et le personnel de sûreté compétent chargé de la sûreté de l'installation portuaire ont-ils reçu une formation suffisante pour exécuter les tâches qu'il a été prévu de leur confier dans le PFSP ? (Code ISPS, sections A/18.1 et A/18.2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			
2. L'installation portuaire a-t-elle mis en place des exercices et des entraînements ? (Code ISPS, sections A/18.3 et A/18.4)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

**Partie B - Formation, exercices et entraînements en matière de sûreté des installations portuaires (paragraphes B/18.1, B/18.2, B/18.3, et B/18.6)**

3. Le PFSO, le personnel chargé de tâches liées à la sûreté, et le reste du personnel de l'installation portuaire connaissent-ils bien les dispositions pertinentes du PFSP et ont-ils reçu des niveaux de formation appropriés? (paragraphes B/18.1, B/18.2 et B/18.3)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

	Oui	Non	Autres
4. Des exercices en matière de sûreté sont-ils menés au moins tous les trois mois et des entraînements de sûreté sont-ils menés au moins une fois dans l'année civile, sans que plus de 18 mois ne s'écoulent entre ces entraînements ? (Code ISPS, paragraphes B/18.5 et B/18.6)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Observations :			

**9. Divers**

1. L'installation portuaire a-t-elle établi des procédures et adopté des mesures pour tenir compte des navires qui sont exploités à un niveau de sûreté plus élevé que celui de l'installation portuaire ? (Code ISPS, paragraphes B/16.55)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Observations :															
2. L'installation portuaire a-t-elle établi des procédures et adopté des mesures qui peuvent être appliquées (Code ISPS, paragraphe 16.56) :	<table border="0"> <tr> <td>A</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>B</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </table>			A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>												
Observations :															

**Recommandations**

La présente section devrait être utilisée pour signaler toutes les lacunes mises en lumière par l'auto-évaluation facultative et indiquer la façon dont il pourrait y être remédié. En essence, cela fournira un plan d'action pour le PFSO.

Recommandations/Plan d'action : Section 1 : Veiller à l'exécution de toutes les tâches liées à la sûreté de l'installation portuaire.

Recommandations/Plan d'action : Section 2 : Contrôler l'accès à l'installation portuaire.

Recommandations/Plan d'action : Section 3 : Surveiller l'installation portuaire, y compris les zones de mouillage et d'amarrage.

Recommandations/Plan d'action : Section 4 : Surveiller les zones d'accès restreint.

Recommandations/Plan d'action : Section 5 : Superviser la manutention de la cargaison.

Recommandations/Plan d'action : Section 6 : Superviser la manutention des provisions de bord.

Recommandations/Plan d'action : Section 7 : Veiller à ce que le système de communication de sûreté soit rapidement disponible.

Recommandations/Plan d'action : Section 8 : Formation, exercices et entraînements.

## RÉSULTATS DE L'AUTO-EVALUATION FACULTATIVE

La présente section devrait être utilisée pour consigner les constatations faites au cours de l'auto-évaluation facultative ainsi que toutes autres questions pertinentes. Ces constatations pourraient être discutées avec le personnel de l'installation portuaire ou pourraient servir de point de départ pour obtenir des instructions de l'autorité désignée, selon qu'il convient.

**Signature de l'évaluateur**

### Date d'achèvement

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE  
4, ALBERT EMBANKMENT  
LONDRES SE1 7SR  
Téléphone : 020-7735 7611 Télécopieur : 020-7587  
3210

Réf. T2-MMS/2.11.1

MSC.I/Circ.1305

9 juin 2009

**GUIDE RÉVISÉ À L'INTENTION DES  
CAPITAINES, DES COMPAGNIES  
ET DES FONCTIONNAIRES DÛMENT AUTO-  
RISÉS CONCERNANT  
LES RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA  
SÛRETÉ À SOUMETTRE AVANT L'ENTRÉE  
DU NAVIRE AU PORT**

1. À sa quatre-vingt-sixième session (27 mai - 5 juin 2009), le Comité de la sécurité maritime (le Comité) a décidé d'inclure le numéro d'identification OMI de la compagnie dans la série normalisée de renseignements liés à la sûreté que le navire pourrait être tenu de communiquer avant son entrée au port et, à cette fin, il a également décidé de modifier en conséquence le Guide à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port, qui figure en annexe à la circulaire MSC/Circ.1130.

2. Par conséquent, se fondant sur les prescriptions de la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS et tenant compte des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS et la résolution MSC.159(78), intitulée "Recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sécurité maritime", le Comité a approuvé un guide révisé à l'intention des capitaines, des compagnies et des fonctionnaires dûment autorisés concernant les renseignements liés à la sûreté à soumettre avant l'entrée du navire au port (le Guide révisé), dont le texte figure en annexe à la présente circulaire. Le Comité a élaboré ce guide révisé dans le souci d'éviter toute prolifération de demandes de renseignements liés à la sûreté, lesquelles ne contribuent ni à améliorer la sûreté maritime, ni à faciliter le trafic maritime.

3. Le Guide révisé ci-joint met en évidence certaines dispositions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS et recommandations énoncées aux paragraphes B/4.37 à B/4.40 du Code ISPS, contient quelques conseils pratiques et présente, en appendice, une série normalisée de renseignements liés à la sûreté qu'un navire pourrait être tenu de communiquer, sur demande, avant d'entrer au port.

4. Le Comité invite les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS à porter le Guide révisé ci-joint à l'attention des capitaines et des compagnies et, s'il y a lieu, à l'attention des agents de sûreté des installations portuaires. De plus, le Comité prie instamment les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS de porter le Guide révisé ci-joint à l'attention des fonctionnaires qu'ils ont autorisés, ou qu'ils pourraient autoriser, à appliquer les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions en application des prescriptions de la règle XT-2/9 de la Convention SOLAS.

5. Le Comité invite également les Gouvernements contractants à la Convention SOLAS, les organisations internationales et les organisations non gouvernementales dotées du statut consultatif à l'informer des résultats de l'expérience qu'ils auront acquise dans le cadre de l'utilisation du présent Guide révisé et en particulier, dans le cadre de l'utilisation de la série normalisée de renseignements liés à la sûreté.

6. La présente circulaire annule la circulaire MSC/Circ. 1130 et les renvois à ladite circulaire figurant dans tout rapport du Comité ou toute résolution ou circulaire MSC, en ce qui concerne l'application des dispositions du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, devraient être désormais considérés comme des renvois à la présente circulaire.

## ANNEXE

**GUIDE RÉVISÉ À L'INTENTION  
DES CAPITAINES, DES COMPAGNIES  
ET DES FONCTIONNAIRES DÛMENT AUTO-  
RISÉS CONCERNANT  
LES RENSEIGNEMENTS LIÉS À  
LA SÛRETÉ À SOUMETTRE AVANT  
L'ENTRÉE DU NAVIRE AU PORT**

## OBJET

1. Le présent guide a pour objet de fournir une série normalisée de renseignements liés à la sûreté qu'un navire pourrait être tenu de communiquer avant l'entrée au port En outre, en vue de clarifier les prescriptions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS concernant les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions et compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS, le présent guide met en évidence certaines dispositions de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS et des paragraphes B/4.37 à B/4AO du Code ISPS.

## MESURES LIÉES AU CONTRÔLE ET AU RESPECT DES DISPOSITIONS

2. La règle XI-2/9 de la Convention SOLAS décrit les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui s'appliquent aux navires visés par le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS. Elle comporte trois sections distinctes qui portent respectivement sur le contrôle des navires se trouvant déjà au port, le contrôle des navires ayant l'intention d'entrer dans un port d'un autre Gouvernement contractant à la Convention SOLAS (Gouvernement contractant) et les dispositions supplémentaires applicables aux deux situations.

3. La règle XI-2/9 de la Convention SOLAS devrait toujours être lue en même temps que les recommandations énoncées aux paragraphes B/4.29 à B/4.40 du Code ISPS et avec la résolution MSC.159 (78) concernant les Recommandations intérimaires sur les mesures liées au contrôle et au respect des dispositions qui visent à renforcer la sûreté maritime.

## RENSEIGNEMENTS QUE LES NAVIRES SONT TENUS DE FOURNIR AVANT L'ENTRÉE AU PORT ET CONSÉQUENCES DU MANQUEMENT À CETTE OBLIGATION

4. En vertu de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS, tout navire visé par le chapitre XI-2 qui a l'intention d'entrer dans le port d'un autre Gouvernement contractant doit fournir les renseignements énumérés à la règle XI-2/9.2.1 aux fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement qui en font la demande. Le capitaine peut refuser de fournir de tels renseignements, étant entendu que ce refus peut entraîner le refus d'entrer au port.

5. Selon le paragraphe B/4.40 du Code ISPS, la règle XI-2/9.2.5 permet au capitaine d'un navire qui apprend que l'État côtier ou l'État du port appliquera les mesures de contrôle en vertu de la règle XI-2/9.2 de changer d'avis et de renoncer à entrer au port. Si le capitaine change d'avis, la règle XI-2/9 n'est plus applicable et toutes les autres dispositions qui pourraient être prises doivent l'être compte tenu et dans le respect du droit international.

## SÉRIE NORMALISÉE DE RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA SÛRETÉ

6. On trouvera dans l'appendice du présent guide une série normalisée de renseignements liés à la sûreté qu'un navire pourrait être tenu de communiquer avant l'entrée au port.

7. L'établissement de cette série de renseignements ne devrait pas être interprété comme empêchant un Gouvernement contractant, quel qu'il soit, de demander des renseignements complémentaires de ceux qui sont énumérés dans la série en question ou d'exiger de tels renseignements comme condition d'entrée dans un port situé sur son territoire.

8. En outre, l'établissement d'une série normalisée de renseignements liés à la sûreté ne devrait pas être interprété comme empêchant un Gouvernement contractant ou un fonctionnaire dûment autorisé, quel qu'il soit, de demander, à n'importe quel moment du séjour du navire au port, une pièce justificative ou autre preuve permettant de valider ou de vérifier les renseignements soumis, ou encore d'imposer des mesures de contrôle ou de prendre des dispositions à l'encontre du navire, en application de la règle XI-2/9 de la Convention SOLAS, dans le cadre de l'exercice de mesures liées au contrôle et au respect des dispositions. Il y a lieu de noter à cet égard qu'en vertu de la règle XI-2/9.2.1, si le Gouvernement contractant en fait la demande, le navire ou la compagnie doit fournir une confirmation, jugée acceptable par ce Gouvernement contractant, des renseignements prescrits.

## QUI DEVRAIT SOUMETTRE LES RENSEIGNEMENTS, À QUI, QUAND ET COMMENT

9. Les renseignements énumérés à la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS devraient être soumis par le capitaine du navire. Toutefois, l'agent de sûreté du navire et l'agent de sûreté de la compagnie peuvent soumettre les renseignements au nom du capitaine. En outre, l'agent du navire au port où le navire souhaite entrer peut, avec l'autorisation expresse du capitaine, soumettre également les renseignements au nom du capitaine.

10. Les Gouvernements contractants devraient indiquer aux compagnies et aux navires quelle est la personne à qui adresser les renseignements liés à la sûreté, ainsi que ses coordonnées.

11. Comme il est indiqué ci-dessus, en vertu de la règle XI-2/9.2.2 de la Convention SOLAS, tout navire visé par le chapitre XI-2 qui a l'intention d'entrer dans le port d'un autre Gouvernement contractant doit fournir les renseignements énumérés à la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS aux fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement qui en font la demande. Il est toutefois entendu qu'un certain nombre de Gouvernements contractants ont établi des prescriptions nationales exigeant que chaque navire ayant l'intention d'entrer dans ses ports fournis de tels renseignements. En pareil cas, les fonctionnaires dûment autorisés ne demandent pas individuellement aux navires de soumettre les renseignements.

Les Gouvernements contractants qui ont mis en place de telles pratiques devraient informer les compagnies et les navires des prescriptions qu'ils ont adoptées.

12. Les Gouvernements contractants devraient envisager de mettre en place soit des points de contact centraux ou régionaux, soit d'autres moyens de fournir des informations à jour sur la soumission des renseignements liés à la sûreté. Il conviendrait de porter à la connaissance du public l'existence de tels points de contact.

13. Sauf si un Gouvernement contractant a fixé un délai différent pour la soumission des renseignements requis avant l'arrivée du navire au port, le délai minimal recommandé ne devrait pas être inférieur à 24 heures avant l'arrivée prévue du navire au port.

14. Les renseignements énumérés à la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS et la série normalisée de renseignements liés à la sûreté qui figure en appendice peuvent être soumis sous forme électronique. En pareil cas, il est entendu que la personne qui soumet les renseignements ne pourra pas apposer sa signature, à moins de disposer d'un moyen sécurisé de signature électronique.

#### **AUTRES RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA SÛRETÉ SUSCEPTIBLES D'ÊTRE REQUIS**

15. En vertu de la règle XI-2/9.2.1.6 de la Convention SOLAS, les Gouvernements contractants peuvent demander d'autres renseignements pratiques liés à la sûreté (à l'exception de renseignements détaillés sur le plan de sûreté du navire), compte tenu des recommandations énoncées dans la partie B du Code ISPS (paragraphe B/4.39 du Code ISPS). Les renseignements visés à la règle XI-2/5 de la Convention SOLAS figurent parmi les exemples de renseignements pratiques liés à la sûreté qui sont cités au paragraphe B/4.39 du Code ISPS.

16. En vertu de la règle XI-2/5 de la Convention SOLAS, la compagnie doit veiller à ce que le capitaine ait à bord, à tout moment, des renseignements permettant aux fonctionnaires dûment autorisés par un Gouvernement contractant d'établir :

.1 qui est chargé de nommer les membres de l'équipage ou autres personnes actuellement employées ou engagées à bord du navire à quelque titre que ce soit pour les activités de ce navire ;

.2 qui est chargé de décider de l'emploi du navire ; et

.3 dans les cas où le navire est employé en vertu d'une ou plusieurs chartes-parties, quelles sont les parties à cette ou ces chartes-parties.

17. La règle XI-2/5 de la Convention SOLAS devrait toujours être lue en même temps que les dispositions des paragraphes B/6.1 à B/6.8 du Code ISPS,

#### **APPENDICE SÉRIE NORMALISÉE DE RENSEIGNEMENTS LIÉS À LA SÛRETÉ**

##### *1 Caractéristiques du navire et coordonnées des points de contact*

1.1 Numéro OMI<sup>1,2</sup>

1.2 Nom du navire<sup>1,2</sup>

1.3 Port d'immatriculation<sup>1,2</sup>

1.4 État du pavillon<sup>1,2</sup>

1.5 Type de navire<sup>1</sup>

1.6 Indicatif d'appel<sup>1</sup>

1.7 Numéros d'appel Inmarsat<sup>3</sup>

1.8 Tonnage brut<sup>1</sup>

1.9 Nom de la compagnie<sup>1,2</sup>

1.10 Numéro d'identification OMI de la compagnie<sup>2</sup>

1.11 Nom et coordonnées auxquelles l'agent de sûreté de la compagnie peut être joint 24 heures sur 24<sup>4</sup>

##### *2. Renseignements sur le port et l'installation portuaire*

2.1 Port d'arrivée et installation portuaire dans laquelle le navire doit se mettre à quai, si celle-ci est connue

2.2 Date et heure prévues d'arrivée du navire au port (paragraphe B/4.39.3 du Code ISPS)

2.3 Objet principal de l'escale

##### *3. Renseignements prescrits par la règle XI-2/9.2.1 de la Convention SOLAS*

3.1 Le navire possède (règle 9.2.1.1 de la Convention SOLAS) un :

- Certificat international de sûreté du navire en cours de validité .....  Oui  Non

- Certificat international provisoire de sûreté du navire en cours de validité .....  Oui  Non

3.1.1 Le Certificat indiqué au paragraphe 3.1 a été délivré par (*indiquer le nom du Gouvernement contractant<sup>1,2</sup> ou de l'organisme de sûreté reconnu<sup>1,2</sup>*) et expire le (*indiquer la date d'expiration<sup>1</sup>*).

3.1.2 Si le navire ne possède pas de Certificat international de sûreté du navire en cours de validité ou de Certificat international provisoire de sûreté du navire en cours de validité, indiquer pour quelles raisons.

3.1.2.1 Le navire a-t-il à son bord un plan de sûreté du navire approuvé ?  Oui  Non

3.2 Niveau de sûreté actuel (*règle XI-2/9.2.1.2 de la Convention SOLAS*) : 0

3.2.1 Emplacement du navire au moment où le rapport est établi (*paragraphe B/4.39.2 du Code ISPS*)

3.3 Énumérer les dix dernières escales, par ordre chronologique et en commençant par l'escale plus récente, dans des installations portuaires où le navire s'est livré à une activité d'interface navire/port<sup>5</sup>, en indiquant le niveau de sûreté auquel le navire a été exploité (*règle XI-2/9.2.1.3 de la Convention SOLAS*).

	Date			
Nº	De <sup>6</sup>	À <sup>6</sup>	Port, pays, installation portuaire et UNLOCODE <sup>3</sup>	Niveau de sûreté

3.3.1 Au cours de la période spécifiée au paragraphe 3.3, le navire a-t-il pris des mesures de sûreté spéciales ou supplémentaires, en sus de celles indiquées dans le plan de sûreté du navire approuvé ?  Oui  Non

3.3.2 Si la réponse à la question posée au paragraphe 3.3.1 est OUI, veuillez indiquer, pour chacun de ces cas, les mesures de sûreté spéciales ou supplémentaires qui ont été prises par le navire (*règle XI-2/9.1.4 de la Convention SOLAS*) :

Sans objet

	Date			
Nº	De <sup>6</sup>	À <sup>6</sup>	Port, pays, installation portuaire et UNLOCODE <sup>3</sup>	Mesures de sûreté spéciales ou supplémentaires

3.4 Énumérer les activités de navire à navire<sup>7</sup>, par ordre chronologique et en commençant par l'activité la plus récente, qui ont été exécutées au cours de la période spécifiée au paragraphe 3.3 :

Sans objet

	Date			
Nº	De <sup>6</sup>	À <sup>6</sup>	Emplacement ou latitude et longitude	Activité de navire à navire

3.4.1 Les procédures de sûreté du navire indiquées dans le plan de sûreté du navire approuvé ont-elles été maintenues au cours de chacune des activités de navire à navire spécifiées au paragraphe 3.4 (*règle XI-2/9.2.1.5 de la Convention SOLAS*)?

Oui

Non

3.4.2 Si la réponse à la question posée au paragraphe 3.4.1 est NON, identifier les activités de navire à navire pour lesquelles les procédures de sûreté du navire n'ont pas été maintenues et indiquées, pour chacune d'entre elles, les mesures de sûreté appliquées à leur place :

			Date	
N°	De <sup>6</sup>	À <sup>6</sup>	Mesures de sûreté	Activité de navire à navire

3.5 Donner une description générale de la cargaison transportée à bord du navire (*règle XI-2/9.2.1.6 de la Convention SOLAS et paragraphe B/4.39.5 du Code ISPS*) :

3.5.1 Le navire transporte-t-il des matières dangereuses" en tant que cargaison ?  Oui  Non

3.5.2 Si la réponse à la question posée au paragraphe 3.5.1 est OUI, donner des détails ou joindre une copie du Manifeste des marchandises dangereuses (formulaire FAL 7 de l'OMI)

3.6 Une copie de la Liste de l'équipage du navire (formulaire FAL 5 de l'OMI) est jointe  (*règle XI-2/9.2.1.6 de la Convention SOLAS et paragraphe B/4.39.4 du Code ISPS*)

3.7 Une copie de la Liste des passagers du navire (formulaire FAL 6 de l'OMI) est jointe  (*règle XI-2/9.2.1.6 de la Convention SOLAS et paragraphe B/4.39.6 du Code ISPS*)

#### 4 Autres renseignements relatifs à la sûreté

4.1 Souhaitez-vous rendre compte d'autres renseignements relatifs à la sûreté ?  Oui  Non

4.1.1 Si la réponse à la question posée au paragraphe 4.1 est OUI, fournir des détails<sup>9</sup>

#### 5 Agent du navire au port d'arrivée prévu

5.1 Nom et coordonnées (numéro de téléphone) de l'agent du navire au port d'arrivée prévu :

#### 6 Identification de la personne fournissant les renseignements

6.1 Nom :

6.2 Titre ou position<sup>10</sup> :

6.3 Signature :

Le présent rapport a été établi à (indiquer le lieu où ce rapport a été établi) le (indiquer la date et l'heure).

## NOTES EXPLICATIVES

1 Tel qu'il figure dans le Certificat international de sûreté du navire ou le Certificat international provisoire de sûreté du navire que possède le navire.

2 Si une copie de la fiche synoptique continue (CSR) actualisée du navire est soumise, il n'y a pas lieu de compléter cette rubrique.

3 Si disponible.

4 Voir le paragraphe 27 de la Recommandation relative à l'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS (MSC/Circ.1132).

5 *Interface navire/port* désigne des interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire (*règle XI-2/I.1.8 de la Convention SOLAS*).

6 Indiquer la date.

7 *Activité de navire à navire* désigne toute activité qui ne dépend pas d'une installation portuaire et qui fait intervenir le transfert de marchandises ou de personnes d'un navire à un autre (*règle XI-2/I.1.10 de la Convention SOLAS*).

Normalement, les renseignements ne seraient pas tenus d'inclure les comptes rendus des transferts de pilotes ou des contrôles des douanes, d'immigration, des agents de sûreté, ni des opérations de soutage, d'allégement, de chargement des approvisionnements et de déchargement des déchets effectuées par le navire à l'intérieur d'installations portuaires, étant donné que ces activités relèveraient normalement du plan de sûreté de l'installation portuaire (PFSP) (*paragraphe B/4.38 du Code ISPS*).

C'est le dialogue entre l'agent de sûreté du navire et l'agent de sûreté de l'installation portuaire qui devrait permettre de déterminer si ces activités relèvent du PFSP. Il ne faudrait pas oublier que le périmètre physique des installations portuaires peut parfois ne pas coïncider avec les limites de l'autorité portuaire.

8 *Matières dangereuses en tant que cargaison* désignent les substances, matières et objets visés par le Code IMDG qui appartiennent aux classes suivantes de marchandises dangereuses, qu'ils soient transportés en vrac ou en colis :

- Classe 1 : Matières et objets explosibles
- Classe 2.1 : Gaz inflammables
- Classe 2.3 : Gaz toxiques
- Classe 3 : Liquides inflammables
- Classe 4.1 : Matières solides inflammables, matières autoréactives spontanément et matières explosives désensibilisées
- Classe 5.1 : Matières comburantes
- Classe 6.1 : Matières toxiques
- Classe .6.2 : Matières infectieuses
- Classe 7 : Matières radioactives
- Classe 8 : Matières corrosives

On peut trouver ces renseignements dans le Manifeste des marchandises dangereuses (Formulaire FAL 7 DE L'OMI) ou on peut soumettre tout le Manifeste des marchandises dangereuses.

9 Les autres questions liées à la sûreté comprennent, sans toutefois s'y limiter, le transport de passagers clandestins ou de toutes personnes secourues en mer. Pour la notification de passagers clandestins, voir les Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, que l'Organisation a adoptées par la résolution A.871(20). Cette résolution contient, en appendice à son annexe, un modèle de rapport sur les renseignements concernant le passager clandestin, lequel devrait être rempli et communiqué dans la mesure où cela est possible dans la pratique. Pour la notification de personnes secourues en mer, voir la recommandation énoncée au paragraphe B/4.38.3 du Code ISPS.

10 Capitaine, agent de sûreté du navire, agent de sûreté de la compagnie ou agent maritime au port d'arrivée prévu.